جامعة آل البيت

عمادة الدراسات العليا

مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة بعقد النقل الجوي بيعاً وشراءَ

The Possibility of Trading The Surplus Registered to Hold The Weight of The Air Transport Luggage Buying and Selling

إعداد الطالب

يوسف محمد جلعود محمد العازمي

المشرف

الدكتور عمر فلاح العطين

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص

2015م

بسم الله الرحمن الرحيم

(نَرْفَعُ دَرَجَاتٍ مِّن نَّشَاء وَفَوْقَ كُلِّ ذِي عِلْمٍ عَلِيمٌ)

سورة يوسف - الآية 76

التفويض

أنا الطالب/ يوسف محمد جلعود محمد العازمي, أفوض جامعة آل البيت بتزويد نسخ من رسالتي للمكتبات أو المؤسسات أو الهيئات أو الأشخاص عند طلبهم حسب التعليمات النافذة في الجامعة .

التوقيع :

التاريخ : 2015/8/6م .

إقرار والتزام

بقوانين جامعة آل البيت وأنظمتها وتعليماتها لطلبة الماجستير والدكتوراه

أنا الطالب : يوسف محمد جلعود العازمي   الرقم الجامعي : 1370200039

التخصص : القانون الخاص   الكلية : القانون

أعلن بأنني قد التزمت بقوانين جامعة آل البيت وأنظمتها وتعليماتها وقراراتها السارية المفعول المتعلقة بإعداد رسائل الماجستير والدكتوراه عندما قمت شخصياً بإعداد رسالتي بعنوان :

مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة بعقد النقل الجوي بيعاً وشراءَ

The Possibility of Trading the Surplus Registered to Hold the Weight of the Air Transport Luggage Buying and Selling

وذلك بما ينسجم مع الأمانة العلمية المتعارف عليها في كتابة الرسائل والأطروحات العلمية, كما أنني أعلن بأن رسالتي هذه غير منقولة أو مستلة من رسائل أو أطروحات أو كتب أو أبحاث أو أي منشورات علمية تم نشرها وتخزينها في أي وسيلة إعلامية, وتأسيساً على ما تقدم فإنني أتحمل المسؤولية بأنواعها كافة في ما لو تبين غير ذلك بما فيه حق مجلس العمداء في جامعة آل البيت بإلغاء قرار منحي الدرجة العلمية التي حصلت عليها وسحب شهادة التخرج مني بعد صدورها دون أن يكون لي أي حق في التظلم أو الاعتراض أو الطعن بأي صورة كانت في القرار الصادر عن مجلس العمداء بهذا الشأن .

توقيع الطالب : ....   التاريخ : 2015/8/6م .

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة :

مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة بعقد النقل الجوي بيعاً وشراءً

The Possibility of Trading the Surplus Registered to Hold the Weight of the Air Transport Luggage Buying and Selling

أعضاء لجنة المناقشة		التوقيع
الدكتور/ عمر فلاح العطين - أستاذ مشارك	مشرفاً ورئيساً	....
الدكتور/ عبدالله خالد السوفاني - أستاذ مشارك	عضواً	....
الدكتور/ جمال طلال النعيمي - أستاذ مساعد	عضواً	....
الدكتور/ مؤيد أحمد عبيدات - أستاذ مشارك	عضواً خارجياً	....

شكر وتقدير

الشكر لله سبحانه وتعالى أولاً, ولكل مخلص علمني مما علمه الله, ولأساتذتي الكرام, الذين ساهموا في ما وصلت إليه, وأخص منهم الأستاذ الفاضل الدكتور عمر فلاح العطين, نائب عميد كلية القانون بجامعة آل البيت, فقد كان نعم الأستاذ ونعم المعلم بأخلاقه العالية وصفاته الحميدة .

الباحث

الإهداء

إلى الباحثين عن العلم والمعرفة . .

الساعين إلى الخير أين ما وجدوا . .

إليهم جميعاً أقدم هذا العمل, راجياً من الله العزيز القدير . .

أن يكون لبنة أولى وحجر أساس في هذا المجال من التخصص .

قائمة المحتويات

مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة بعقد النقل الجوي بيعاً وشراءَ

The Possibility of Trading The Surplus Registered to Hold The Weight of The Air Transport Luggage Buying and Selling

إعداد

يوسف محمد جلعود محمد العازمي

المشرف

الأستاذ الدكتور عمر فلاح العطين

ملخص

تأتي هذه الدراسة لتسليط الضوء على الوزن الفائض للأمتعة المسجلة في عقد النقل الجوي، ذلك الوزن غير المستخدم وغير المستفاد من قيمته الفائضة في أحيان كثيرة, فالأمتعة في عقد النقل الجوي نوعان, أمتعة مسجلة وأمتعة غير مسجلة, والأمتعة المسجلة وفقاً لقانون التجارة الأردني هي تلك الأمتعة التي جرى قيدها, وبرغم قيدها إلا أنها تثير مشكلة حيال الفائض من وزنها, وما هو مصيره وكيف يمكن الاستفادة منه ؟

فمن خلال موضوع الرسالة سيسعى الباحث وفق المنهج الوصفي التحليلي إلى بيان مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة، وتنظيم آلية جديدة تكفل مثل هذا التداول.

وتناول الباحث بعضاً من طرق التداول التجارية كتداول وثيقة النقل الجوي وسند الشحن البحري، أو الأوراق التجارية والمالية للتأكد من مدى ملاءمتها، وتطبيقها إن صحت على تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة كقيمة بالبيع أو الشراء، سعياً للوصول إلى طريقة جديدة وحديثة.

وتم التوصل إلى أنه من غير الممكن تداول الفائض من وزن الأمتعة بذات الطريقة المعروفة في تداول وثيقة النقل الجوي وسند الشحن البحري، أو في تداول الأوراق التجارية والمالية، نظراً لاختلاف طبيعة المحل المراد تداوله، وما يرتبه من التزامات على طرفيه، وإن

كان يستفاد من نشوء سند بموجب عقد النقل، أو من قصر الأجل في تداول الأوراق التجارية، ومن انقطاع صلة الشخص بالشركة بعد انتهاء التداول في الأوراق المالية .

ليتبين بعد ذلك أن مثل هذا التداول الجديد يحتاج لسند قانوني يبرره، لذلك سعى الباحث إلى حث المشرع على تبني مثل هذا التداول محل البحث، من خلال ورقة جديدة تسمى ورقة أمتعة لم يعهد تنظيمها القانون من قبل.

بسْمِ اللهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ الرَّحْمَنُ

مقدمة الدراسة

أولاً -فكرة عامة عن موضوع البحث أو الدراسة:

يعهد المسافر إلى الناقل الجوي بأمتعته أثناء السفر كي يقوم الأخير بنقلها جواً بعد شحنها في المكان المخصص لها على متن الطائرة، بحيث تكون هذه الأمتعة المسلمة إلى الناقل الجوي بقصد النقل مسجلة عندما تحرر عنها استمارة أو بطاقة نقل، وتكون غير مسجلة عندما يحتفظ بها الراكب أو المسافر، ويبقيها معه وفي حراسته أثناء فترة النقل الجوي.

وللراكب أو المسافر قيمة محددة من الوزن المسموح له به بموجب عقد النقل الجوي، هذه القيمة المحددة تختلف من ناقل لآخر حسب الشروط والقيود التي يضعها الناقل، فقد تستغل هذه القيمة من الوزن بالكامل من قبل المسافر بقدر ما هو مسموح له به، وقد تتعدى هذه القيمة من الوزن القدر المسموح به ما يضطر المسافر إلى دفع أجور إضافية بسبب الوزن الزائد، لكن وفي كثير من الأحيان لا تستغل هذه القيمة المسموح بها من الوزن، ويصبح للمسافر رصيد فائض لا يستفاد منه ولا تعطى له قيمة في أي شكل من الأشكال.

وعملية النقل الجوي التي يقوم بها الناقل الجوي تعتبر كغيرها من عمليات النقل الأخرى التي تحتاج إلى عقد، ولا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل، فهو ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب مع القبول، ولكن نظراً لاختلاف طبيعة النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل الأخرى وضع المشرع الدولي التزاماً على الناقل الجوي, يتمثل هذا الالتزام في وجوب إصدار وثيقة نقل للمتعاقد تحتوي على بعض البيانات, وقد نظم المشرع جزاءً يقع على الناقل الجوي الذي ينقل مسافراً أو أمتعة أو بضائع دون أن يقوم بإصدار وثيقة للنقل، أو إذا أصدر وثيقة نقل خالية من البيانات الأساسية[1].

---

[1] ربضي, عيسى غسان (2011م), **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**, الطبعة الثانية, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع, ص 15.

ويعد النقل الجوي أحد الموضوعات المهمة في القانون الجوي، ذلك القانون حديث النشأة سريع التكوين مقارنة مع غيره من فروع القانون الخاص[1], وهو قانون جديد استحدثه تطور تكنولوجيا وسائل المواصلات[2].

ولهذا القانون عدة تعريفات، فقد عرفه البعض بأنه مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات الناشئة عن الملاحة الجوية[3], وعرفه البعض الآخر بأنه مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال الجو, وإضافة لهذه التعريفات عرفه البعض بأنه القانون الذي يحكم المركبة الهوائية وما ينشأ عن حركتها واستعمالها من وقائع أو علاقات, ليكون هذا التعريف أكثر اتساقاً مع الواقع لاحتوائه على كل الموضوعات الخاضعة لحكم القانون الجوي[4].

وللقانون الجوي خصائص تميزه عن بقية فروع القانون الأخرى، فرغم حداثته إلا أنه يميل نحو الاستقلال، فهناك قانون جوي عام وقانون جوي خاص، وهو قانون يتسم بطبيعة دولية، إضافة إلى كونه قانوناً تنظيمياً[5] تتسم قواعده بصفة إلزامية آمرة[6].

فعندما أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية سفينتها الفضائية بدأ ظهور التشريع في القانون الجوي الخاص، وتحديداً في سنة 1929م, ونتيجة لظهور التقنية الحديثة - الطائرة - استلزم

---

[1] القانون الجوي يتفرع أولاً إلى قانون جوي داخلي وقانون جوي دولي, وذلك بحسب ما إذا كانت الأحكام خاصة ببلد معين بالذات أو كانت تطبق في بلدين أو أكثر, كما يتفرع ثانياً إلى قانون جوي عام وقانون جوي خاص, وذلك بحسب موضوع أحكامه, أي بحسب ما إذا كان يتعلق بسيادة الدولة على أراضيها وأمنها, أو بالتنظيم الإداري للطيران بوجه عام, بعكس ما إذا كان موضوع أحكام القانون متعلقاً بمسائل ملكية الطائرات والحقوق العينية الأخرى والامتيازات والضمانات الخاصة بها, وبإيجار الطائرات وحجزها والتنفيذ عليها, وبالتحليق على الأراضي المملوكة ملكية خاصة, والارتفاقات الجوية والمسؤولية المدنية لمجهز الطائرات تجاه الغير على سطح الأرض, وبالوقائع والتصرفات الناشئة في الطائرة وتصادم الطائرات, وبعقد النقل الجوي والمسؤولية المدنية للناقل الجوي في كل من نقل الأشخاص ونقل البضائع, وبالتأمين الجوي, فكل هذه تعتبر من موضوعات القانون الجوي الخاص. أنظر في ذلك : ياملكي, أكرم (1998م), **القانون الجوي**, الطبعة الأولى, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع, ص 51-52, والمطيري, وضحة فلاح (2011م), **مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية**, رسالة ماجستير غير منشورة, جامعة الشرق الأوسط, عمان, الأردن, ص 1.

[2] رضوان، أبو زيد (1974م), **الوجيز في القانون الجوي : قانون الطيران التجاري**, دار الفكر العربي, ص 8-9.

[3] هذا التعريف نادى به الفقيه الفرنسي موريس ليموان M.LEMOINE. أنظر في ذلك حداد, إلياس (2004م-2005م), **القانون الجوي**, منشورات جامعة دمشق, ص 15.

[4] خالد، عدلي أمير (1996م) , **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية, ص 9-10.

[5] موسى، طالب حسن (2013م), **القانون الجوي الدولي**, الطبعة الرابعة, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع, ص 9-10.

[6] حداد، مرجع سابق, ص 17.

الواقع تبعاً لذلك ظهور قواعد قانونية جديدة وتشريعات جوية[1], أتت أغلبها في صورة معاهدات أو اتفاقيات دولية[2].

وتحتل الطائرة مكاناً مميزاً في دراسات القانون الجوي باعتبارها أداة الملاحة الجوية[3], وباعتبارها وسيلة هامة للتنقل على الصعيد الدولي، فهي تجوب أجواء دول عديدة في رحلة واحدة، وبسبب هذه الميزة رأى الفقهاء أنه من الضروري أن تكون المفاهيم القانونية التي تخضع لها وسيلة الطيران مفاهيم دولية، لذلك اتجهت الدول منذ ظهور الطائرة إلى تنظيم حركتها واستعمالها، وما قد ينجم عنها من وقائع وعلاقات في شكل اتفاقيات دولية، لأن القول بخلاف ذلك يؤثر على ضمان استقرار المراكز القانونية[4].

ونظراً للسمة التي تتمتع بها الطائرة عن غيرها من وسائل النقل الأخرى, وهي السرعة الفائقة التي تمكنها من تخطي الحدود الإقليمية للدول, فإنه من الضروري وجود أحكام دولية موحدة تنظم عمليات النقل الجوي الدولي، وقد استشعرت الدول هذه الحاجة فبادرت إلى وضع تشريع دولي ينظم النقل الجوي الدولي, وأطلقت عليه اتفاقية وارسو[5] لسنة 1929م الخاصة بتوحيد بعض أحكام النقل الجوي الدولي[6].

---

[1] المطيري, **مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية**, مرجع سابق, ص 1.

[2] آل علي, عارف بن صالح (2010م), الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي : دراسة مقارنة بين النظام السعودي والاتفاقيات الدولية, **مجلة الحقوق**, 34 (3), ص 280.

[3] أحمد, عبد الفضيل محمد (دون سنة للنشر), **القانون الخاص الجوي**, المنصورة : مكتبة الجلاء الجديدة, ص 77.

[4] ربضي, **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم,** مرجع سابق, ص 13.

[5] اتفاقية وارسو هي اتفاقية خاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي, تتضمن خمسة فصول نظمت الموضوعات التالية (نطاق تطبيق الاتفاقية, سندات النقل, مسؤولية الناقل, الأحكام المتعلقة بالنقل المركب, الأحكام العامة الختامية الخاصة بالتصديق على الاتفاقية والانضمام إليها ونقضها وتعديلها), وقعت في الثاني عشر من أكتوبر عام 1929م وأصبحت واجبة النفاذ في الثالث عشر من فبراير عام 1933م, تم تعديلها بمقتضى البروتوكول الموقع بمدينة لاهاي في الثامن والعشرين من سبتمبر عام 1955م, والذي دخل حيز التنفيذ في الأول من أغسطس عام 1963م, وعدلت مرة أخرى بعد ذلك تعديلاً جوهرياً, بموجب البروتوكول الموقع بمدينة جواتيمالا في الثامن من مارس عام 1971م, وبمقتضى بروتوكولات أربعة وقعت في مونتريال عام 1975م, وقد أكملت أحكام اتفاقية وارسو بمقتضى الاتفاقية الموقعة بمدينة غوادا لاخارا في الثامن عشر من سبتمبر عام 1961م, والتي أصبحت واجبة النفاذ في الأول من مايو عام 1964م, وأخيراً انعقد في مونتريال خلال الفترة من 10-28 مايو عام 1999م مؤتمر دولي, انتهى بوضع اتفاقية دولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي, لتحل محل اتفاقية وارسو لعام 1929م والبروتوكولات المكملة والمعدلة لها, وقد وقعت في مونتريال في الثامن والعشرين من مايو عام 1999م. أنظر في ذلك : العريني, محمد فريد والفقي, محمد السيد (2005م), **القانون البحري والجوي**, الطبعة الأولى, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية, ص 416-417.

[6] ربضي, مرجع سابق, ص 14.

ويهم الباحث أن يسلط الضوء على اتفاقية وارسو لسنة 1929م الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي - والتعديلات اللاحقة لها - خصوصاً ما يتعلق بالتزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الراكب, تلك الأمتعة المسجلة موضوع البحث والدراسة .

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الأردني نص في المادة 122 من قانون الطيران المدني الأردني رقم 50 لسنة 1985م, على تطبيق أحكام اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها - التي انضمت إليها المملكة الأردنية الهاشمية - على النقل الدولي والداخلي, ونص صراحة بعد ذلك في الفقرة الثانية (ب) من المادة 41 الواردة في الفصل السادس من قانون الطيران المدني الأردني[1] رقم 41 لسنة 2007م, على سريان أحكام اتفاقية مونتريال[2].

والباحث سيسعى من خلال هذه الدراسة إلى إيجاد طريقة أو وسيلة يمكن من خلالها استحداث تنظيم قانوني جديد، يمكن من خلاله تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة للمسافر، وذلك للاستفادة من هذه القيمة في شكل نقاط أو صكوك تعطى كرصيد فائض، أو نقاط إضافية لقيمة الوزن غير المستخدم، حيث أن الباحث لم يجد أو يستدل على أي تنظيم قانوني ينظم مثل هذا التداول.

ونظراً لتبني الباحث لفكرة التداول فإنه سيتطرق إلى عميات التداول المتعارف عليها بالطرق التجارية بغية الاستنباط والخروج بطريقة أو آلية جديدة، تنظم عملية التداول للقيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة، طريقة لم يعهدها الوضع القانوني القائم من قبل.

وسيقوم الباحث بدراسة التنظيم القانوني للتداول بالطرق التجارية، سواء لوثائق وسندات الشحن في عقود النقل, أو للأوراق التجارية والمالية، ليرى إن كان بالإمكان تطبيق القواعد القانونية لمثل هذه التداولات التجارية على قيمة الوزن الفائض للأمتعة المسجلة في عقد النقل الجوي من عدمه .

---

[1] الأول تم نشره بالجريدة الرسمية لسنة 1985م, ص 1295, والثاني تم نشره في الجريدة الرسمية بالعدد رقم 4828 بتاريخ 2007/5/31م.

[2] تعتبر هذه الاتفاقية الموقعة بمدينة مونتريال الكندية في 28 مايو 1999م والتي كان موضوعها الأساسي مسؤولية الناقل الجوي, اتفاقية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي, فهي جمعت وطورت أحكام اتفاقية وارسو 1929م وتعديلاتها في كل من لاهاي 1955م ومونتريال 1966م وجواتيمالا 1971م وبروتوكولات مونتريال 1975م (1-2-3), كما أدرجت ضمن أحكامها اتفاقية غوادا لاخارا 1961م بشأن مسؤولية النقل المتتابع بين أكثر من ناقل, حررت هذه الاتفاقية بعدة لغات, وتشتمل على سبع وخمسين مادة موزعة على سبعة فصول تعالج المسائل التالية (نطاق تطبيق الاتفاقية, وثائق النقل والتزامات أطراف عقد النقل في هذا الشأن, مسؤولية الناقل ومدى التعويض اللازم عن الضرر, النقل المركب, النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد, أحكام أخرى خاصة بالتطبيق الإلزامي للاتفاقية, والتأمين, والنقل الاستثنائي). أنظر : العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 416-417.

ثانياً -مشكلة الدراسة:

تأتي هذه الدراسة لتسليط الضوء على الوزن الفائض للأمتعة المسجلة في عقد النقل الجوي، ذلك الوزن غير المستخدم وغير المستفاد من قيمته الفائضة في كثير من الأحيان, حيث أن هناك نوعان من الأمتعة في عقد النقل الجوي هما الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة, فبالنسبة للأمتعة المسجلة وفقاً لقانون التجارة الأردني هي تلك الأمتعة التي جرى قيدها, والتي تكون موضوعاً لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافر جواً, وبالرغم من قيدها إلا أنها تثير مشكلة حيال الفائض من وزن هذه الأمتعة المسجلة, فما مصير هذا الفائض من وزن الأمتعة المسجلة وكيف يمكن الاستفادة منه؟

وهنا سيسعى الباحث من خلال موضوع الرسالة إلى بيان آلية جديدة قد تحقق استفادة كبيرة لأطراف العقد عن طريق استغلال الوزن الفائض للأمتعة المسجلة، وتنظيم آلية جديدة تكفل تداول الفائض من الوزن كقيمة تتشابه والتداول المعروف بالطرق التجارية، بحيث يمكن تطبيق هذا التداول -مستقبلاً- على قيمة الوزن الفائض للأمتعة المسجلة بعقد النقل الجوي .

ثالثاً -أسئلة الدراسة:

ستجيب هذه الدراسة على التساؤلات التالية:

1. ما هو مصير الوزن الفائض للأمتعة المسجلة بعقد النقل الجوي وغير المستفاد منه؟
2. هل بالإمكان الاستفادة من قيمة الوزن الفائض للأمتعة المسجلة وغير المستغل في عقد النقل الجوي؟
3. هل يحق للمسافر الرجوع على الناقل الجوي بما له من قدر مسموح به من الوزن؟
4. هل بالإمكان تطبيق القواعد القانونية للتداول بالطرق التجارية على قيمة الوزن الفائض للأمتعة المسجلة في عقد النقل الجوي؟
5. هل يتطلب الأمر إضفاء صفة قانونية لتداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة؟
6. ما هو الشكل الذي سيتخذه تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة؟
7. هل يتطلب تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة تنظيم آلية جديدة؟
8. هل يتطلب تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة الاستفادة منه وفق مواعيد محددة؟

رابعاً -أهمية الدراسة:

تظهر أهمية الدراسة من خلال ما تتناوله أو تبحثه، وهو التعرف على مدى إمكانية تطبيق فكرة التداول بالطرق التجارية على قيمة الوزن الفائض للأمتعة المسجلة في عقد النقل الجوي، بغية الاستفادة من قيمة الوزن غير المستخدم أو الفائض في شكل مشابه للصكوك أو الأوراق التجارية والمالية، ليعطى هذا الشكل وفق تصور الباحث اسما جديداً، كنقاط إضافية أو رصيد متاح لتداول الفائض من الوزن كورقة للأمتعة.

خامساً -أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على طريقة جديدة للتداول في عالم النقل الجوي تختلف عن الطرق المعروفة للتداول في الحياة التجارية، لتتيح بعد ذلك - إن كتب لهذه الدراسة أو الطريقة النجاح - إمكانية تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة في عقد النقل الجوي بالبيع أو الشراء .

سادساً - مصطلحات واختصارات الدراسة :

1. مصطلحات الدراسة

- **الطائرة :**

" أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء, غير ردود فعل الهواء المنعكسة على سطح الأرض وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية ذات الأجنحة الثابتة وما إلى ذلك"[1].

- **المطار :**

" ساحة محدودة على سطح الأرض أو الماء بما فيها من مبان ومنشآت, مخصصة للاستعمال كلياً أو جزئياً لوصول ومغادرة وتحرك الطائرة"[2].

---

[1] المادة الثانية من قانون الطيران المدني الأردني رقم 50 لسنة 1985م.
[2] المادة الثانية من قانون الطيران المدني الأردني رقم 50 لسنة 1985م.

▪ **تذكرة السفر :**

الوثيقة الدالة على عقد نقل الأشخاص جواً, والتي يجب أن تكون حسب شروط الاتحاد الدولي للنقل اسمية, وغير خاضعة للتحويل إلا بموافقة الناقل[1].

2. اختصارات الدراسة

▪ **اياتا - (I.A.T.A)[2] :**

الاتحاد الدولي للنقل الجوي, Transport Association International Air .

سابعاً - صعوبات الدراسة :

واجه الباحث نظراً لحداثة الموضوع محل الدراسة بعض الصعوبات, حيث أنه لم يستدل على أي دراسة تعنى بشكل خاص بمثل هذا الموضوع, وهو إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة بعقد النقل الجوي بيعاً وشراءً، فأغلب الدراسات التي استعان بها الباحث تطرقت بشكل عام إلى موضوع النقل الجوي، وإلى موضوع التداول بالطرق التجارية, دون دمج أو ربط بين الموضوعين في سياق علمي واحد .

ثامناً - الدراسات السابقة :

من خلال اطلاع الباحث على بعض المراجع القانونية ذات الصلة بموضوع البحث أو الدراسة، وجد أنها تناولت موضوع النقل الجوي, وموضوع التداول بالطرق التجارية بشكل

---

1 حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 143.

2 تأسس الاتحاد الدولي للنقل الجوي, Transport Association International Air في 19 أبريل 1945م في أعقاب الحرب العالمية الثانية لمواجهة المشاكل التي قد تحدث نتيجة التوسع السريع لخدمات الطيران المدني, وهو منظمة تضم في عضويتها معظم شركات الطيران في العالم, وقد سبق هذا الاتحاد اتحاد مماثل في 29 أغسطس 1919م, هو الاتحاد الدولي للحركة الجوية الذي كانت عضويته قاصرة على بعض شركات الطيران الأوربية, والذي وضع شروطاً نموذجية موحدة للنقل الجوي, وعمل على مد نطاق تطبيق اتفاقية وارسو ليغطي جميع أنواع النقل الجوي التجاري, كالنقل الدولي الخارج عن مفهومها والنقل الداخلي, ويهدف اتحاد اياتا إلى تطوير النقل الجوي الآمن والمنتظم, وتقديم وسائل التعاون بين مختلف شركات ومؤسسات النقل الجوي, والتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي, وغيرها من المنظمات في سبيل تحقيق الزيادة في معدلات نمو التجارة الدولية, وحل مشاكل النقل الجوي, والاتحاد الدولي للنقل الجوي وضع شروطاً عامة موحدة لنقل الأشخاص ولنقل البضائع, والعديد من شركات الطيران درجت على طبع هذه الشروط على تذاكر السفر الصادرة عنها, بحيث تبقى هذه الشروط شروطاً تعاقدية تستمد قوتها الملزمة من النص عليها في عقد النقل صراحة أو ضمناً, وتعد صحيحة ويتعين تطبيقها بالقدر الذي لا تتعارض فيه مع القواعد الآمرة الواردة في التشريع الوطني أو في إحدى المعاهدات الدولية. أنظر : شحاتة, إبراهيم فهمي (1966م), **القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء**, دار النهضة العربية, ص 211-212, والعريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 441-443, وحداد, مرجع سابق, ص 23-24.

عام, وقد استعان الباحث ببعض منها للوصول إلى مبتغى البحث أو الدراسة, ومن أهم هذه الدراسات ما يلي :

1. دراسة خالد, عدلي أمير (1996م) بعنوان : عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه, الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية .

تناولت هذه الدراسة ماهية عقد النقل الجوي, وبينت أنواع النقل الجوي, والالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي, وحالات مسؤولية الناقل الجوي, وتحديد مسؤولية الناقل الجوي, مع بيان أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي .

وأوضحت هذه الدراسة أن الدول اتجهت إلى توحيد القواعد القانونية التي تحكم عملية النقل الجوي, وذلك لمنع التنازع بين القوانين, وللقضاء على ظاهرة تعدد الأنظمة القانونية في مجال النقل الجوي, وأشارت إلى أنه تم التوحيد بموجب اتفاقية وارسو الموقعة في أكتوبر 1929م وتعديلاتها بشأن النقل الجوي, والتي وضعت المبادئ الأولى لقانون موحد بشأن النقل الجوي الدولي, وحددت مسؤولية الناقل الجوي, وأشارت هذه الدراسة كذلك إلى أن المشرع المصري أصدر قانون الطيران المدني رقم 28 لسنة 1981م, الذي نص على تطبيق أحكام اتفاقية وارسو على النقل الجوي الداخلي , والذي لم يكن شاملاً في التنظيم, إذ أن الاتفاقيات الدولية الموضوعة لتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل يشوبها النقص .

2. دراسة العريني, محمد فريد (2004م), القانون الجوي : النقل الجوي الداخلي والدولي, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر .

تناولت هذه الدراسة موضوع النقل الجوي باعتباره أحد استعمالات المركبة الهوائية, وذلك لأهميته القصوى .

وبيت هذه الدراسة أن القانون الجوي هو الذي يحدد ويدرس التشريعات والقواعد المنظمة لحركة واستعمال المركبات الهوائية, وما يترتب على تلك الحركة وهذا الاستعمال من علاقات ووقائع قانونية, وأشارت إلى أن الموضوع المتعلق بالنقل الجوي يتسم بالاتساع والتشعب, مشوباً بالنقص مليئاً بالثغرات .

3. دراسة المهتار, بسام عاطف (2006م) بعنوان : معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن, الطبعة الأولى, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية .

تناولت هذه الدراسة شرح المعطيات التي مهدت لعقد معاهدة بروكسل, والوضع القانوني للدول الموقعة عليها, وبينت أحكام المعاهدة ونطاق تطبيقها .

وأوضحت هذه الدراسة أن معظم القوانين البحرية, العربية منها والأجنبية, قد اقتبست أحكامها من معاهدة بروكسل, حتى قبل التصديق عليها, وأشارت إلى أحكام قواعد هامبورغ لبيان نقاط الالتقاء والاختلاف مع معاهدة بروكسل, وما إذا أتت أحكامها لصالح الشاحنين أم الناقلين .

4. دراسة دويدار, هاني (2008م) بعنوان : النقل البحري والجوي, الطبعة الأولى, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية .

تناولت هذه الدراسة القواعد المنظمة للنقل من خلال ثلاثة محاور, المحور الأول هو دراسة الأحكام العامة للنقل, والثاني هو دراسة الأحكام الخاصة بالنقل البحري, أما الثالث فهو دراسة الأحكام الخاصة بالنقل الجوي .

وأوضحت هذه الدراسة للنقل وبالرغم من ارتكازها على أحكام القانون اللبناني أنها تشمل أحكام الاتفاقيات الدولية في مجال النقل المرعية الإجراء في لبنان, وتشير إلى الأعراف السائدة في مجال النقل, سواء أكان العرف محلياً أو دولياً كما هو شأن العرف البحري .

5. دراسة ربضي، عيسى غسان (2011م) بعنوان : مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم, الطبعة الثانية, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع .

تناولت هذه الدراسة موضوع النقل الجوي الدولي وبينت شروطه وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو، ونظامه القانوني، وأحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي .

وأوضحت هذه الدراسة أن عملية النقل الجوي تحتاج إلى عقد للنقل، وأن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي تغيرت من كونها كانت تقوم على فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي إلى مسؤولية تقوم على أساس موضوعي في البروتوكولات اللاحقة لهما، وأن المشرع الدولي أتى بحلول دولية تنظم أحكام النقل الجوي الدولي لكنه وتماشياً مع التقدم التكنولوجي والوضع الاقتصادي والاجتماعي عدل هذه الأحكام، فكانت أحكامه منحازة إلى جانب الناقل الجوي وضد المتعاقد .

أما الدراسة التي سيقوم بها الباحث فستختلف عن الدراسات السابقة, من حيث أنها ستتطرق إلى نوعي عقد النقل الجوي، الدولي والداخلي, في محاولة لحث المشرع على إصدار تشريع وطني يحكم عقد النقل الجوي الداخلي, بدلاً من الإحالة إلى الاتفاقيات الدولية أو بعض القوانين من قبل أغلب التشريعات, إضافة إلى تسليط الضوء على طبيعة عقد النقل الجوي, وعلى التزامات الناقل الجوي الدولي, خصوصاً الالتزامات المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم، بالذات الأمتعة المسجلة، سعياً من الباحث للوصول إلى طريقة جديدة يمكن من خلالها الاستفادة من القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة في عقد النقل الجوي, وذلك باستحداث جانب آخر جديد للتداول, مشابه لعملية التداول بالطرق التجارية، لكن هذا التداول موضوع البحث أو الدراسة سيكون محله القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة في عقد النقل الجوي، في محاولة فريدة وجديدة للوصول إلى طريقة للتداول قد تتبناها القوانين والتشريعات, وذلك من خلال دراسة تداول وثائق النقل وسندات الشحن أولاً, ودراسة تداول الأوراق التجارية وتداول الأوراق المالية التي تصدرها شركات الأموال ثانياً, للتحقق من مدى إمكانية تطبيقها كفكرة للتداول على موضوع البحث أو الدراسة, وهو تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة في عقد النقل الجوي، سعياً للوصول إلى تنظيم طريقة جديدة في عالم التداول, هذه الطريقة هي مبتغى البحث أو الدراسة .

تاسعاً - منهج الدراسة :

تعتمد هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي لأحكام قانوني التجارة الأردني والكويتي, والقوانين الأخرى المنظمة لعقد النقل الجوي, وتحليل نصوص الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع الرسالة وبالأخص اتفاقية وارسو وتعديلاتها, وبيان مدى انطباقها كفكرة على موضوع البحث أو الدراسة, كما تستعين هذه الدراسة بآراء الفقهاء والأحكام القضائية أينما احتاج الأمر .

عاشراً - خطة الدراسة :

سيتناول الباحث موضوع الدراسة, وهو مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة بعقد النقل الجوي بيعاً وشراءً, في فصلين اثنين, في الفصل الأول سيبين الباحث ماهية النقل الجوي من خلال مبحثين اثنين, يتناول في مبحث أول مفهوم عقد النقل الجوي وبيان خصائصه, والالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي في مبحث ثانٍ, ثم يبين بعد ذلك في الفصل الثاني من الدراسة ماهية الأمتعة في عقد النقل الجوي وإمكانية تداول القيمة الفائضة من

وزنها, من خلال بيان مفهوم الأمتعة في عقد النقل الجوي والوثائق المتعلقة بها في مبحث أول, ومدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة بيعاً وشراءً في مبحث ثانٍ, وصولاً للخاتمة والنتائج, وانتهاءً بالتوصيات .

الفصل الأول

ماهية النقل الجوي

الفصل الأول

ماهية النقل الجوي

تمهيد :

يعتبر النقل الجوي من أهم موضوعات القانون الجوي, فهو ذو أهمية اقتصادية بالغة, إذ هو وسيلة نقل الأشخاص والتبادل التجاري[1], وهو أحد الدعائم الأساسية المهمة التي يرتكز عليها النشاط الاقتصادي[2] , ويعتبر في الوقت ذاته واحداً من المعايير التي على ضوئها يقيم مدى تقدم الدول ونهوضها مقياساً لحضارة الأمم[3], إذ بوسائله تنتقل المستحدثات وتعمم على أنحاء المعمورة[4].

ويتخذ النقل الجوي عدة أنواع, أهمها على الإطلاق النقل الداخلي والدولي, إذ يندرج تحتها كافة أشكال النقل الأخرى[5].

وتبرز أهمية النقل الجوي الداخلي في الدول والبلدان ذات المساحات الشاسعة كالولايات المتحدة, وبرغم ذلك يتمتع النقل الدولي بأهمية عملية أكبر, إذ أن النقل الجوي يعتبر بطبيعته دولياً [6].

والنقل الجوي سواء الداخلي أو الدولي, يعد أفضل أنواع النقل لأسباب متعددة , أهمها التطور التقني الذي شهدته أداة النقل الجوي, حيث تناقصت الأخطار التي تتعرض لها, وهذا بدوره أعطى الطائرة فرصة تقدمها على غيرها من آليات النقل, إضافة إلى السرعة الفائقة التي تتمتع بها, إذ إنها تنجز عمليات النقل ذات المسافات الطويلة في فترة زمنية محدودة[7].

---

[1] أحمد, **القانون الخاص الجوي**, مرجع سابق, ص 215.

[2] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 435.

[3] العريني, محمد فريد (1986م), **القانون الجوي**, الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية, ص 39.

[4] ربضي, **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**, مرجع سابق, ص 21.

[5] العريني, محمد فريد (1997م), **القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي**, الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية, ص 62.

[6] الشرقاوي, محمود سمير (1986م), **محاضرات في القانون الجوي**, القاهرة : دار النهضة العربية, ص 73.

[7] ربضي, مرجع سابق, ص 21.

لذلك ازدادت عملية النقل الجوي في مجالي الركاب والبضائع بعد تناقص الأخطار الجوية, والتي أمكن حصرها في نطاق ضيق, بحيث أصبحت الطائرة منافساً لوسائل النقل الأخرى بعد أن تأكدت السلامة الجوية كمبدأ يسود الطيران التجاري[1].

وإن كانت عملية النقل الجوي كغيرها من عمليات النقل الأخرى تحتاج إلى عقد, فالمشرع الدولي وضع التزاماً على الناقل الجوي نظراً لاختلاف طبيعة النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل الأخرى, يتمثل هذا الالتزام في وجوب إصدار وثيقة نقل للمتعاقد تحتوي على بعض البيانات[2], حيث سيتم التطرق لها في الفصل الثاني من هذه الدراسة .

والعقد الذي تحتاجه عملية النقل الجوي ينقسم باعتبار المنقول إلى عقد نقل أشخاص, وعقد نقل بضائع, وينقسم كذلك باعتبار نقطة الوصول إلى عقد نقل جوي داخلي, وعقد نقل دولي[3].

وسيقسم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين :

- المبحث الأول : مفهوم عقد النقل الجوي مع بيان خصائصه .
- المبحث الثاني : الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي .

---

[1] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 435-436.
[2] ربضي, **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**, مرجع سابق, ص 15.
[3] آل علي, **الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي دراسة مقارنة بين النظام السعودي والاتفاقيات الدولية**, مرجع سابق, ص 283.

المبحث الأول
مفهوم عقد النقل الجوي مع بيان خصائصه

تمهيد :

في هذا المبحث سيتناول الباحث تعريف عقد النقل الجوي في مطلب أول, وبيان خصائصه في مطلب ثانٍ .

المطلب الأول
تعريف عقد النقل الجوي

يعرف العقد بصفة عامة بأنه توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني معين, سواء أكان هذا الأثر هو إنشاء التزام, أو تعديله, أو نقله, أو إنهاؤه[1], فالإرادة هي الأساس في قيام العقد, والمادة 31 من القانون المدني الكويتي[2] بينت أن العقد هو عبارة عن ارتباط الإيجاب بالقبول لإحداث أثر قانوني[3].

ونجد أن المشرع الأردني قد قسم العقود إلى عدة تقسيمات, هي عقود التمليك كالبيع والهبة والشركة والقرض والصلح, وعقود المنفعة كالإيجار والإعارة, والعقود الواردة على العمل كعقد المقاولة وعقد العمل وعقد الوكالة وعقد الإيداع وعقد الحراسة, وعقود الغرر كالرهان والمقامرة والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين, وأخيراً عقود التوثيقات الشخصية كالكفالة والحوالة[4].

وتعتبر الإرادة الأساس في قيام العقد, ذلك أن العقد يتم بتوافق إرادتين معاً على محل وسبب مشروعين, أي أن يكون محل العقد غير مخالف للنظام العام والآداب, وكذلك تكون الغاية

---

[1] السنهوري, عبد الرزاق أحمد (1998م), **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد**, المجلد الأول, الطبعة الثالثة, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية, ص 150.

[2] صدر بالموافقة عليه المرسوم بالقانون رقم 67 لسنة 1980م, الصادر بتاريخ 22 ذو القعدة 1400هـ الموافق الفاتح من أكتوبر1980م, والذي تم نشره في جريدة الكويت اليوم بالعدد (1335), بتاريخ 29 صفر 1401هـ الموافق 5 يناير (كانون الثاني) 1981م.

[3] نصت المادة 31 من الفصل الأول من الباب الأول من القانون المدني الكويتي على أن " العقد هو ارتباط الإيجاب بالقبول على إحداث أثر يرتبه القانون ".

[4] منصور, أمجد محمد (2003م), **النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام**, الطبعة الأولى, الإصدار الثاني, عمان : الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع, ص 47-48.

المرجوة المسماة بسبب العقد مشروعة, فالعقد يتكون ويقوم بتوافر ثلاثة أركان أساسية, هي التراضي والمحل والسبب, فإن تخلفت أو تخلف أحدها فلا قيام للعقد, ويعد العقد عقداً باطلاً [1].

وعقد النقل الجوي لا يختلف عن غيره من عقود النقل إلا في وسيلة تنفيذه[2], وقد تعددت وجهات النظر في تعريف عقد النقل الجوي[3], فقد عرفه البعض بأنه ذلك الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه أحد الأشخاص الذي يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يسمى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته, أو بنقل بضاعته, من مكان إلى مكان آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة مقابل أجر محدد ومتفق عليه[4].

وعرفه البعض الآخر بأنه ذلك الاتفاق الذي يبرم بين المسافر أو مرسل البضاعة وبين الناقل الجوي, والذي يتعهد فيه الأخير بمقتضى الاتفاق بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة جواً من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد, مقابل أجر يدفعه المسافر أو المرسل[5].

ويرى الباحث أن هذه التعريفات برغم اختلاف شكلية اللفظ لا الموضوع احتوت على عناصر تكاد تكون واحدة .

ويستخلص مما سبق أن طرفي عقد النقل الجوي هما الناقل من ناحية, والمسافر أو صاحب الأمتعة أو المرسل من ناحية أخرى[6], وأن هذا العقد قد يكون عقد نقل أشخاص, أو عقد نقل بضائع, بحيث يتم بواسطة الطائرة, مقابل أجر يتلقاه الناقل من المسافر أو المرسل .

ولعدم تحديد أي من التعريفات السابقة للنطاق المكاني لعملية النقل التي يلتزم بها الناقل, فإن النقل قد يكون نقلاً داخلياً, أو نقلاً دولياً [7].

---

[1] منصور, **النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام**, مرجع سابق, ص 49.
2 العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 501.
[3] ربضي, **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**, مرجع سابق, ص 51.
[4] العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 501.
[5] رضوان, **الوجيز في القانون الجوي : قانون الطيران التجاري**, مرجع سابق, ص 170.
6 أحمد, **القانون الخاص الجوي**, مرجع سابق, ص 237.
[7] ربضي, مرجع سابق, ص 52.

الفرع الأول

عقد النقل الجوي الداخلي

لا يثير هذا النوع من النقل أية صعوبات من حيث تعريفه, أو من حيث تحديد القانون الواجب التطبيق عليه[1], إذ تلحقه أحكام القانون الوطني نظراً لكون تنفيذه يتم داخل إقليم الدولة[2].

فمن حيث تعريفه يعرف عقد النقل الجوي الداخلي بأنه ذلك النقل الذي يتم تنفيذه بالكامل داخل الحدود الإقليمية للدولة[3], فإن جاوز تنفيذ النقل الجوي حدود إقليم الدولة فقد طابعه الداخلي[4], أي أنه النقل الذي يتم داخل حدود الدولة ذاتها[5], ويقصد به كذلك النقل الذي يتم بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة[6].

أما من حيث القانون الواجب التطبيق فلا بد من الإشارة إلى أن اتفاقية شيكاغو[7] لعام 1944م استبعدت النقل الجوي الداخلي من تطبيق أحكامها, وبالتالي فإن النقل الجوي الداخلي يخضع لأحكام التشريعات الوطنية[8].

ومن خلال مطالعة النصوص القانونية للتشريعات المنظمة للنقل الجوي نجد أن الفقرة الثانية (ب) من المادة 41 الواردة في الفصل السادس من قانون الطيران المدني الأردني رقم 41 لسنة

---

[1] خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 43.

[2] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 446.

[3] نصت الفقرة الثالثة من المادة 285 من قانون التجارة المصري الجديد, القانون رقم 17 لسنة 1999م الذي تم نشره بالجريدة الرسمية في العدد 19 بتاريخ 1999/5/17م على أن " يكون النقل الجوي داخلياً إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول واقعتين في مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية ".

[4] خالد, مرجع سابق, ص 43.

[5] آل علي, **الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي دراسة مقارنة بين النظام السعودي والاتفاقيات الدولية**, مرجع سابق, ص 283.

[6] دويدار, هاني (2008م), **النقل البحري والجوي**, الطبعة الأولى, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية, ص 325.

[7] أجرت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية في أواخر الحرب العالمية الثانية محادثات تمهيدية مع دول الحلفاء, ووجهت دعوة من الرئيس الأمريكي روزفلت آنذاك إلى الدول المحبة للسلام للاشتراك في إقامة مؤتمر على المستوى الدولي في النصف الثاني من عام 1944م, هدفه تطوير المبادئ والنواحي الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية, ودعم تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي, وقد صدرت عن هذا المؤتمر الذي عقد بمدينة شيكاغو وثيقة نهائية مذيلة باتفاقات أربعة هي (اتفاق مؤقت بشأن الطيران المدني الدولي, اتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي, اتفاقية بشأن مرور الخطوط الجوية الدولية, اتفاق بشأن النقل الجوي الدولي), وبعد أن أصبحت اتفاقية الطيران المدني الدولي سارية المفعول اعتباراً من 4 أبريل 1947م بعد تصديق العدد المطلوب من الدول عليها, أنشأت منظمة الطيران المدني الدولي(O.A.C.I), وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة, مكلفة بتنسيق وتنظيم السفر الجوي الدولي. نقلاً عن العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 407-412.

[8] نقلاً عن دويدار, هاني, مرجع سابق, ص 325.

2007م نصت على سريان أحكام اتفاقية مونتريال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في عقد النقل الجوي الداخلي[1].

في حين أن قانون التجارة الكويتي[2] رقم 68 لسنة 1980م لم يشر إلى النقل الجوي الداخلي, على الرغم من تنظيمه للنقل الجوي بأحكام خاصة في الفرع الرابع من الفصل الثاني منه .

وفي الوقت نفسه نجد أن النقل الجوي الداخلي في جمهورية مصر العربية كان خاضعاً في وقت سابق لنصوص النقل البري الواردة في المجموعة التجارية, وللقواعد العامة في القانون المدني[3], وتيقن المشرع المصري لذلك ورغب في تحقيق وحدة للتنظيم القانوني للنقل الجوي, وقام بإصدار القانون رقم 28 لسنة 1982م في شأن الطيران المدني, والذي نصت المادة 12 منه صراحة على سريان أحكام الفرع الرابع من الفصل السابع الواردة في الباب الثاني من قانون التجارة الصادر بالقانون رقم 17 لسنة 1999م على النقل الجوي الداخلي .

أما في الجمهورية العربية السورية فنجد أن أحكام المرسوم التشريعي رقم 101 لعام 1949م المتعلق بنظام الملاحة الجوية تطبق على النقل الداخلي, بالرغم من أن أحكام هذا المرسوم قد جاءت موجزة بحيث لا تتعدى عشرة مواد, من المادة 51 وحتى المادة 60[4].

وفي الجمهورية اللبنانية يخضع النقل الجوي الداخلي لأحكام قانون الطيران اللبناني لسنة 1949م بما لا يتعارض مع قانون سلامة الطيران المدني[5] رقم 663 لسنة 2005م طالما أن النقل الجوي تم داخل إقليم الدولة[6].

بينما نجد أن نظام الطيران المدني السعودي نص على تطبيق نصوص المعاهدات الدولية على النقل الجوي الدولي والداخلي[7].

---

[1] نصت الفقرة الثانية (ب) من المادة 41 الواردة في الفصل السادس من قانون الطيران المدني الأردني رقم 41 لسنة 2007م على أنه " تسري أحكام اتفاقية مونتريال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الداخلي التجاري, إلا إذا ورد نص يخالف ذلك في القانون ".

[2] صدر بالموافقة عليه المرسوم بالقانون رقم 68 لسنة 1980م, ونشر بالجريدة الرسمية في العدد رقم 1308 بتاريخ 1980/6/29م.

[3] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 446.

[4] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 117.

[5] تم نشره بالجريدة الرسمية في العدد رقم 6 بتاريخ 2005/2/10م.

[6] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 326.

[7] نصت المادة 135 من الفصل الأول من الباب العاشر من نظام الطيران المدني السعودي, الصادر بالموافقة عليه المرسوم الملكي م/44 بتاريخ 1426/7/18هـ الموافق 23 أغسطس 2005م على أن " تطبق المعاهدات الدولية المنضمة إليها المملكة على النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والأمتعة والبضائع ".

ويلاحظ مما سبق أن أغلب تشريعات الدول أحالت ما يتعلق بتنظيم النقل الجوي الداخلي لأحكامها الوطنية, أو لأحكام الاتفاقيات الدولية, تلك الاتفاقيات التي من أهمها اتفاقيتي مونتريال ووارسو, اللتان قررتا صراحة اقتصار تطبيقهما على النقل الدولي فقط دون النقل الداخلي, لذا كان من الأجدر ألا يكون عقد النقل الجوي الداخلي محلاً لتطبيق الاتفاقيات الدولية, التي قد تغفل أو تسكت عن تنظيم مسائل جديدة قد يترك حكم تنظيمها للتشريعات الوطنية, أو للقواعد الواردة بشروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا), باعتبارها شروطاً اتفاقية يتعين إنزال حكمها على النقل الداخلي .

الفرع الثاني

عقد النقل الجوي الدولي

يعرف هذا النوع من النقل الجوي بكونه ذلك النقل الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الاقليمية للدولة الواحدة, وهذا النقل يثير صعوبات جمة واختلافات عديدة من حيث تحديد القانون الذي ينظمه أو يحكمه[1], نظراً لعبور الطائرة من دولة إلى دولة أخرى[2], ونظراً لتغير النظام القانوني الذي قد يخضع له النقل كلما عبرت وسيلة النقل حدود دولة إلى دولة أخرى[3].

لذا كان من الضروري توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا النوع من النقل تفادياً لما قد يترتب على هذا التغيير من تنازع بين الأنظمة القانونية التي تحكمه[4], وقد تم هذا التوحيد بمقتضى اتفاقية وارسو التي تطلبت شروطاً معينة في النقل كي يخضع لأحكامها, فإن تخلفت هذه الشروط كلها أو بعضها خرج النقل من نطاق تطبيقها ولحقته إما قواعد القانون الداخلي, وإما قواعد القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي المعروض عليه النزاع[5].

---

[1] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 450.
[2] خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 33.
[3] العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 450.
[4] خالد, مرجع سابق, ص 33.
[5] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 451.

فنجد أن اتفاقية وارسو في الفقرة الأولى من المادة الأولى[1] نصت على سريان أحكامها على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع, تقوم به طائرة مقابل أجر, كما تسري على النقل المجاني الذي تقوم به طائرة تقوم بشغيلها مؤسسة نقل جوية دولية .

وتقضي الفقرة الثانية من المادة الأولى من هذه الاتفاقية أن النقل الدولي هو كل نقل يشترط فيه الطرفين أن تكون نقطتا القيام والوصول, سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن, واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين, أو في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة, ما دامت هناك نقطة توقف في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى, ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة, ولا يعتبر نقلاً دولياً وفق هذه الاتفاقية ذلك النقل الذي يتم بين نقطتين داخل إقليم طرف متعاقد سام واحد بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى, ويقصد بالطرف السامي المتعاقد في مفهوم هذه الاتفاقية هو الدولة التي انضمت إليها, وصارت ملتزمة بأحكامها سواء بالتصديق عليها, أو بأي إجراء دستوري يوازي التصديق[2], وقد نص بروتوكول لاهاي على تحديد عبارة الطرف السامي المتعاقد بأنه الطرف الذي قام بالتصديق على الاتفاقية, أو انضم إليها[3].

وإذا كان الوصف الدولي في المفهوم المتعارف عليه يثبت للنقل متى تم من دولة إلى أخرى, فإن اتفاقية وارسو لم تكن لتأخذ بهذا المعنى عند تحديدها للوصف الدولي للنقل الخاضع لأحكامها, ما دامت الاتفاقية لا تنطبق إلا على أطرافها, فلذلك كان للوصف الدولي للنقل معنى خاص[4].

ولا بد من الإشارة إلى أن اتفاقية وارسو الأصلية قد استبعدت من نطاق تطبيقها إضافة إلى النقل الجوي المجاني, الذي لا تقوم به إحدى مؤسسات النقل الجوي, ثلاث صور من النقل الجوي, هي نقل البريد, والنقل على سبيل التجربة الأولى, والنقل في ظروف غير عادية[5].

---

[1] نصت على أنه " تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بأجر كما تسري على النقل المجاني الذي تقوم به طائرة تقوم بشغيلها مؤسسة نقل جوية دولية ".
[2] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 331-332.
[3] خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 36.
[4] أحمد, **القانون الخاص الجوي**, مرجع سابق, ص 225.
[5] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 341.

ويتضح مما تقدم أنه يجب توافر عدة شروط في النقل الجوي كي تلحقه أحكام اتفاقية وارسو, فيجب أن يتم النقل بواسطة طائرة, وأن يرد محل العقد وهو عقد النقل الجوي على الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع, إضافة لتمتع النقل بالصفة الدولية, مع توفر المقابل[1].

ووفقاً لمفهوم هذه الاتفاقية توجد حالتان يصبح من خلالهما النقل الجوي ذا صفة دولية[2], وهما كالآتي :

أ. النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولتين متعاقدتين

يجب لكي يعتبر النقل دولياً في هذه الحالة, أن تقع نقطة القيام في إقليم إحدى الدول المتعاقدة, ونقطة الوصول في إقليم دولة أخرى متعاقدة, بحيث إذا كانت إحدى النقطتين في إقليم دولة غير منضمة إلى اتفاقية وارسو فسيخرج من نطاق تطبيقها, ويكون بالتالي غير خاضع لأحكامها[3], بل تحكمه قواعد الإسناد في المحكمة المختصة التي تقوم بالفصل في النزاع الناشئ نتيجة لذلك[4].

ب. النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة متعاقدة مع الرسو في إقليم دولة أخرى[5]

اعتبرت اتفاقية وارسو أن النقل الذي يتم بين نقطتين واقعتين في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة دولياً, بشرط أن يحصل رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى حتى ولو لم تكن طرفاً في الاتفاقية[6], يستوي بعد ذلك أن تقوم بالرحلة الجوية طائرة واحدة أو عدة طائرات, فالعبرة بوجود نقطتي القيام والوصول في إقليمي دولتين متعاقدتين, أو في إقليم دولة واحدة متعاقدة بشرط وجود مرسى جوي في دولة ثالثة, وليس بتحليق الطائرة فوق إقليم أكثر من دولة ولو لم يرد ذكر المرسى في تذكرة السفر أو خطاب النقل, وسواء أكان للراكب الحق في النزول في هذا المرسى الجوي أو لم يكن له ذلك[7].

وقد ثار تساؤل حول الاتفاق بين المسافر والناقل على رحلتي الذهاب والإياب, ومدى اعتبارهما رحلة واحدة, وما إذا كان النقل يعتبر دولياً في الفرض الذي تكون فيه نقطتا القيام

---

[1] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 452.
[2] دويدار, مرجع سابق, ص 331.
[3] العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 463.
[4] خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 36.
[5] دويدار, مرجع سابق, ص 331.
[6] خالد, مرجع سابق, ص 36.
[7] رضوان, **الوجيز في القانون الجوي : قانون الطيران التجاري**, مرجع سابق, ص 150-151.

والوصول في دولة واحدة متعاقدة, برغم أن الطائرة أو الرحلة الجوية قد توقفت أو انقطعت لمدة طويلة أو قصيرة في دولة أخرى غير متعاقدة[1], وقد اختلف الفقهاء في الإجابة على هذا التساؤل[2].

فيرى البعض أنه إذا نظر إلى رحلة الذهاب والإياب على أنها رحلة واحدة خضع النقل لأحكام اتفاقية وارسو, أما إذا نظر إلى رحلة الذهاب على أنها رحلة مستقلة عن رحلة الإياب فإن النقل لن يعتبر دولياً, وبالتالي لن يخضع لأحكام اتفاقية وارسو, لأنه يتم بين نقطتين إحداهما تقع في دولة متعاقدة والأخرى في دولة غير متعاقدة[3], وذلك مع مراعاة التفرقة بين حالة إصدار تذكرة سفر واحدة فيكون النقل بمثابة رحلة واحدة, وبين حالة إصدار تذكرتين فيكون النقل بمثابة رحلتين منفصلتين .

ويرى البعض الآخر أنه يجب الرجوع إلى عقد النقل نفسه لأن العبرة بما اتفق عليه أطرافه بصرف النظر عن ما تم تنفيذه فعلاً, فيعتبر النقل دولياً ويخضع لأحكام الاتفاقية إذا اتفق المتعاقدان على أن نقطتي القيام والوصول في إقليمي دوليتين ساميتين متعاقدتين, حتى ولو توقفت الرحلة الجوية لسبب أو لآخر قبل أن تغادر الطائرة إقليم دولة القيام, كوقوع حادث لها مثلاً قبل المغادرة, أما إذا كانت نقطتا القيام والوصول المتفق عليهما تقعان في إقليم دولة ولم يتفق على حصول رسو جوي في إقليم دولة أخرى فلا تطبق أحكام الاتفاقية, حتى ولو طرأت ظروف من شأنها أن تخلع من النقل صفته الدولية[4].

ويؤيد الباحث الرأي الذي ذهب إلى الأخذ باتفاق الأطراف كون العقد شريعة للمتعاقدين, على ألا تتعارض الشروط الواردة في العقد مع الأحكام القانونية المنظمة لعقد النقل, سواء الواردة في الاتفاقيات الدولية أو في التشريعات الوطنية .

وجدير بالذكر أن المشرع الأردني, وكذلك الكويتي والمصري, واللبناني والسعودي, قد أخضعوا النقل الجوي الدولي أثناء تنظيمه لأحكام اتفاقية وارسو وما طرأ عليها من تعديلات .

---

[1] أحمد, **القانون الخاص الجوي**, مرجع سابق, ص 226-227.
[2] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 336.
[3] نقلاً عن أحمد, مرجع سابق, ص 227.
[4] خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 37-38.

المطلب الثاني

خصائص عقد النقل الجوي

ابتداءً ولكي نستطيع أن نتبين خصائص عقد النقل القانون النقل القانون الجوي وطبيعته القانونية لا بد من النظر إلى خصائص القانون الجوي وسماته الأساسية, لا من خلال مقارنته بفروع القانون الأخرى, وإنما من خلال الظروف التي نشأ فيها هذا الفرع من فروع القانون, والبيئة التي يتفاعل فيها, والأداة الرئيسية التي تدور حولها أحكامه, وهي الطائرة[1].

وبالنظر لأحكام النقل الجوي قبل البدء بدراسة أحكام عقد النقل الجوي, سنجد أن النقل الجوي ذو طابع دولي, إضافة لكونه قانوناً حديث العهد, يتسم بالطابع التنظيمي الآمر[2].

وعند دراسة أحكام عقد النقل الجوي ستبرز لنا جملة من الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود الأخرى, فبالرغم من أن عقد النقل الجوي يحتاج كغيره من العقود إلى توافر الأركان العامة للتعاقد, من رضا ومحل وسبب, وأهلية لازمة للتعاقد, إلا أنه يحظى بخصائص تميزه عن غيره من العقود الأخرى[3].

فعقد النقل الجوي[4] يتسم بأنه عقد من العقود التي تقوم على الاعتبار الشخصي, لأنه لا يجوز لغير من ورد اسمه في تذكرة السفر أن يستعملها, ولا يجوز للمسافر كذلك أن يتنازل عن تذكرة السفر للغير, وقد أكدت على الصفة الشخصية لعقد النقل الجوي الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي اياتا, وعقد النقل الجوي يعد عقداً تجارياً بالنسبة للناقل[5], ما دام يقصد الربح من خلال تقديمه لخدمة النقل, ويعد عقداً رضائياً من جهة, وعقد إذعان من جهة أخرى .

---

[1] رضوان, **الوجيز في القانون الجوي : قانون الطيران التجاري**, مرجع سابق, ص 8.
[2] خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 10, وأشار إليه الباحث في ص 2 من هذه الرسالة.
[3] غطاشة, أحمد عبداللطيف (2002م), **الطيران المدني الأحكام العامة والنقل الجوي**, الطبعة الأولى, عمان : دار صفاء للنشر والتوزيع, ص 129.
[4] معظم الدراسات القانونية تتضمن عقد النقل الجوي الدولي.
[5] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 139-142.

الفرع الأول

رضائية عقد النقل الجوي

يعد عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تطابق الإيجاب مع القبول, على وجه صحيح مطابق لأحكام التعاقد العامة[1], والأمر لا يختلف بين العقد الذي يرد على نقل الأشخاص أو على نقل البضائع[2], ولا يغير من ذلك قيام الناقل الجوي بتحرير وثيقة للنقل, سواء أكانت هذه الوثيقة تذكرة للسفر أو سنداً للنقل, فهذه الوثيقة ينحصر دورها في كونها أداة لإثبات العقد ومضمونه[3], فالعقد ليس شكلياً لا ينعقد إلا بالكتابة لأن دور وثائق النقل ينحصر في إثبات العقد ومضمونه , وليس عينياً لا ينعقد إلا بتسليم تذكرة السفر إلى المسافر, أو البضاعة إلى الناقل, لأن تسليم البضاعة إلى الناقل هي لتمكينه من تنفيذ التزامه بنقلها من مكان لمكان لآخر[4].

ومع ذلك يمكن الاستفادة من نص المادة 70[5] من قانون التجارة الأردني رقم 12 لعام 1966م, الذي أجاز الاتفاق على تعليق انعقاد العقد إلى ما بعد التسليم الشيء المراد نقله, ومثل هذا الاتفاق يعتبر خروجاً على مبدأ الرضائية, بحيث يصبح العقد هنا عقداً عينياً بالاتفاق لا ينعقد إلا بعد التسليم[6].

فالأصل في عقود النقل أن الناقل يعتبر في حالة إيجاب عام, بحيث لا ينعقد العقد إلا إذا جاء قبول المسافر أو شاحن البضاعة مطابقاً للإيجاب العام وشروطه[7], فالناقل يمارس عملاً يأخذ صفة المرفق العام[8], فإن تحقق هذا التطابق فلا يجوز للناقل بحسب الأصل, أن يرفض إبرام العقد وإلا عد متعسفاً ومخلاً بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرفق العام, فالأمر لا يخرج عن كونه دعوة علنية إلى التعاقد من جانب الناقل, ولا يتحدد الإيجاب بسائر شروطه وتفاصيله إلا عندما تتحدد رغبة المتعاقد الآخر في عقد بعينه[9].

---

[1] غطاشة, **الطيران المدني الأحكام العامة والنقل الجوي**, مرجع سابق, ص 129.

[2] حداد, مرجع سابق, ص 139-142.

[3] خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 16.

[4] حداد, مرجع سابق, ص 140.

[5] نصت على أنه "يتم عقد النقل حينما يتفق الفريقان على عناصره وشروطه حتى قبل تسليم الشيء إلى الناقل من قبل المرسل إلا إذا اتفق الفريقان صراحة أو ضمناً على تأخير إبرام العقد إلى ما بعد التسليم".

[6] غطاشة, مرجع سابق, ص 131.

[7] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 503.

[8] بريري, محمود مختار (1985م), **قانون الطيران وقت السلم**, القاهرة : دار الفكر العربي, ص 100.

[9] العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 503-504.

ومع ذلك تقضي المادة 33 من اتفاقية وارسو بأن ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل[1], وقد أقرت الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي اياتا حق الناقل في رفض إجراء عقود النقل, دون بيان أسباب الرفض, كما أكدت على ذلك اتفاقية مونتريال لعام 1999م في مادتها 27[2].

وفي هذا الشأن فرق الفقهاء بين موقف الناقل المنتظم والناقل غير المنتظم, فالأول لا يجوز له الرفض[3], ويلتزم بقبول التعاقد مع الجمهور إلا إذا أبدى أسباباً معقولة, كأن يرفض نقل شخص مسلح, أو شخص مريض قد لا يتحمل السفر بالطائرة, أو شخص فاقد للوعي نتيجة سكر بين[4], أو لعدم استيفاء المسافر لإجراءات السفر في دولة الإقلاع أو دولة العبور, أو دولة الهبوط, أو لعدم حمله وثائق السفر[5].

أما الناقل غير المنتظم, أي من يقدم خدماته حسب الطلب, فله سلطة تحكمية في قبول التعاقد مع الجمهور أو رفضه[6], لأن النقل هنا لا يأخذ صفة المرفق العام, بل يتم باتفاق خاص مع الناقل وفقاً لكل رحلة على حدة[7].

---

[1] الشرقاوي, **محاضرات في القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 86.
[2] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 140.
[3] الشرقاوي, مرجع سابق, ص 86.
[4] بريري, مرجع سابق, ص 101.
[5] الشرقاوي, مرجع سابق, ص 86.
[6] بريري, مرجع سابق, ص 101.
[7] الشرقاوي, مرجع سابق, ص 86.

الفرع الثاني

الإذعان في عقد النقل الجوي

يعتبر عقد النقل الجوي عقداً من عقود الإذعان, لأن الطرف المذعن فيه يقبل شروط العقد المحددة سلفاً من قبل الموجب دون أن يناقشها, ودون أن يكون لإرادته أي دور فيها, لذلك نجد أن شركات الطيران تعرض شروطها المكتوبة على الكافة, بحيث لا تقبل المناقشة فيها [1], ولا يملك المسافر أو الشاحن سوى القبول بهذه الشروط والتسليم بها دون مناقشة[2], حيث يكون قبوله لمثل هذه الشروط إذعاناً [3], ويكون رضوخاً وتسليماً بالشروط[4].

وعقود الإذعان تتميز عن غيرها من العقود باجتماع صفات ثلاث, أول هذه الصفات هو تعلق العقد بسلع أو مرافق تعتبر من الضروريات بالنسبة للمستهلك أو المنتفع, والثاني هو احتكار الموجب لهذه السلع أو المرافق قانونياً أو فعلياً أو قيام منافسة محدودة النطاق بشأنها, أما الثالث فهو صدور الإيجاب إلى الجمهور كافة بشروط واحدة وعلى نحو مستمر[5].

والقبول قد يكون مجرد إذعان لما يمليه الموجب, فالقابل للعقد لم يصدر قبوله بعد مناقشة ومفاوضة, فهو لا يملك إلا أن يأخذ أو أن يدع, ولما كان في حاجة إلى التعاقد فهو مضطر إلى القبول, فرضاؤه موجود ولكنه مفروض عليه, وهو إكراه غير الإكراه المعروف في عيوب الإرادة, إكراه متصل بعوامل اقتصادية أكثر من كونه متصلاً بعوامل نفسية[6], إكراه يختلف كل الاختلاف عن ذلك الإكراه المفسد أو المعدم للرضا أو الاختيار[7].

فالمسافر أو المرسل لا يتفاوض مع الناقل بشأن شروط العقد, بل يقتصر دوره على الإفصاح عن رغبته في التعاقد, بنفس الشروط التي وضعها الناقل الجوي, بل إن المسافر أو

---

[1] خالد, عدلي أمير (دون سنة للنشر), **عقد النقل الجوي في قانون الطيران المدني الجديد وأحكام قانون التجارة الجديد والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام النقض**, الإسكندرية : منشأة المعارف, ص 17-18.

[2] غطاشة, **الطيران المدني**, مرجع سابق, ص 134.

[3] خالد, مرجع سابق, ص 18.

[4] الصده, عبدالمنعم فرج (1996م), عقد الإذعان, **مجلة الأمن والقانون**, 4 (1), ص 247.

[5] محكمة التمييز الكويتية, طعن رقم (98/372) تجاري, **مجلة القضاء والقانون**, أبريل 2002م, السنة السابعة والعشرون, الجزء الأول, ص 40.

[6] السنهوري, **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد**, مرجع سابق, ص 244-245.

[7] غطاشة, مرجع سابق, ص 134.

المرسل في الأغلب الأعم من الأحوال لا يعلم بهذه الشروط إلا بعد استلامه لتذكرة السفر أو سند النقل[1].

فعقد النقل الجوي رغم وضوح صفة الإذعان فيه, يعتبر كغيره من العقود التي يتم إبرامها بمجرد تلاقي الإرادتين وتطابقهما, وإن كان أحد أطراف هذا العقد في مركز ضعيف لا يمكنه من الوقوف على قدم المساواة مع الناقل, فعدم المساواة ليست من يجعل العقد مشكوكاً فيه, ولكن الاجحاف المحتمل الذي قد ينشأ عنها هو الذي يجعل العقد مشكوكاً فيه, ذلك الاجحاف الذي ينبغي على المشرع الحيلولة دون حدوثة, عن طريق تقييد الحرية التعاقدية إذا كان من شأنها أن تؤدي إلى استغلال الطرف الضعيف من قبل الطرف القوي[2].

والطريقة التي يتم من خلالها اتفاق الإرادتين في عقد الإذعان كانت سبباً في اختلاف واسع بين الفقهاء حول طبيعة العقد[3], فبعضهم يرى أن عقود الإذعان ليست عقوداً حقيقة, والبعض الآخر يرى أنها لا تختلف عن سائر العقود الأخرى[4].

أما البعض الأول وأغلبهم متخصص في القانون العام, فينكر على عقد الإذعان الصبغة التعاقدية ووصف العقد, ويرى فيه مركزاً قانونياً منظماً تنشئه إرادة منفردة يصدرها الموجب[5], إذ يجب أن يعنى في تطبيقه بصالح العمل, وبما يستحق الحماية[6], فلا قيام للنية المشتركة للمتعاقدين التي تتميز بها العقود عموماً [7], فالإرادة التعاقدية المشتركة غير متوفرة, والمساواة التي تفرضها فكرة العقد غير موجودة, والنقاش معدوم, وقبول الطرف المذعن لا يكون عن حرية واختيار[8], لأن القبول هنا مجرد إذعان ورضوخ, وعقد الإذعان أقرب إلى أن يكون قانوناً أخذت به شركات الاحتكار واتبعته, فيجب أن يفسر كما يفسر القانون, وأن تراعى في تطبيقه مقتضيات العدالة وحسن النية, وينظر فيه إلى ما تستلزمه الروابط الاقتصادية التي وضع لتنظيمها[9].

---

[1] محمدين, جلال وفاء (دون سنة للنشر), **دروس في القانون الجوي**, بيروت : الدار الجامعية, ص 122.
[2] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 506-507.
[3] الصده, **عقد الإذعان**, مرجع سابق, ص 248.
[4] السنهوري, **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد,** مرجع سابق, ص 246.
[5] الصده, مرجع سابق, ص 248.
[6] السنهوري, مرجع سابق, ص 247.
[7]عبدالسلام, سعيد (1992م), **سلطة محكمة النقض في الرقابة على تفسير عقود الإذعان**, الولاء للطبع والتوزيع, ص 1.
[8] الصده, مرجع سابق, ص 248.
[9] السنهوري, مرجع سابق, ص 247.

ويرى البعض الآخر وغالبيتهم فقهاء القانون المدني, أن الإرادة التعاقدية موجودة في عقد الإذعان[1], فعقد الإذعان عقد حقيقي يتم بتوافق إرادتين, ويخضع للقواعد الخاضعة لها سائر العقود, وإذا قيل بأن أحد المتعاقدين ضعيف أمام الآخر, فإن هذه ظاهرة اقتصادية لا ظاهرة قانونية, وعلاج الأمر لا يكون بإنكار صفة العقد, ولا بتمكين القاضي من تفسير العقد كما يشاء بدعوى حماية الطرف الضعيف, فتضطرب المعاملات وتفقد استقرارها, بل يكون العلاج بتقوية الطرف الضعيف حتى لا يستغله الطرف القوي, وذلك بإحدى وسيلتين أو بهما معاً, الأولى وسيلة اقتصادية يجتمع من خلالها المستهلكون ويتعاونون على مقاومة تعسف المحتكر, والثانية وسيلة تشريعية يتدخل بواسطتها المشرع لا القاضي لينظم عقود الإذعان[2].

ويؤيد الباحث ما ذهب إليه الفقهاء في الرأي الثاني, ويرى أن تتم توعية الجمهور أولاً قبل التعاقد, وقبل اللجوء إلى الحلول اللازمة لتقوية مركز الطرف الضعيف, بحيث تكون هذه التوعية وسيلة كافية لحماية الطرف الضعيف من استغلال الطرف القوي .

[1] الصده, **عقد الإذعان**, مرجع سابق, ص 248.

[2] السنهوري, **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد**, مرجع سابق, ص 247.

المبحث الثاني

الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي

تمهيد :

يرتب عقد النقل الجوي بمجرد انعقاده على وجه صحيح مستوفياً لأركانه وشروطه, مجموعة من الالتزامات المتبادلة, تقع على عاتق طرفيه, الناقل من جهة, والمسافر أو شاحن البضاعة من جهة أخرى, وتختلف هذه الالتزامات باختلاف موضوع العقد, سواء أكان المراد منه نقل الأشخاص أو نقل البضائع[1].

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية وارسو لم تضع تعريفاً محدداً للناقل الجوي, لذلك أبرمت اتفاقية غوادا لاخارا[2], تلافياً للصعوبات وحسماً لاختلاف الآراء الفقهية وأحكام القضاء, ولمواجهة الحالات التي يتم من خلاها تنفيذ عملية النقل الجوي من قبل شخص آخر, غير الذي تعاقد معه المسافر أو صاحب البضاعة المنقولة, وقد فرقت اتفاقية غوادا لاخارا بين الناقل المتعاقد وبين الناقل الفعلي, وعرفت الناقل المتعاقد وفقاً للفقرة (ب) من المادة الأولى منها بأنه الشخص الذي يكون طرفاً في عقد النقل الخاضع لاتفاقية وارسو, والمبرم مع المسافر[3] أو المرسل, أو أي شخص يعمل لحساب المسافر أو المرسل, أما الفقرة (ج) من المادة المذكورة فعرفت الناقل الفعلي بأنه شخص آخر غير الناقل المتعاقد, يقوم بتنفيذ كل النقل المشار إليه في الفقرة (ب), أو جزء منه, وذلك بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد, ويختلف الناقل الفعلي عن الناقل في النقل المتتابع, الذي ينفذ مع عدة ناقلين جزءاً من رحلة جوية واحدة, ذلك أن الناقل المتتابع أثناء تنفيذه لهذا الجزء من الرحلة, فإنه يقوم بتنفيذه بصفته طرفاً في عقد النقل المتتابع, بينما الناقل الفعلي لا يعد طرفاً في عقد النقل الذي نفذه كله, أو نفذ جزءاً منه[4].

---

[1] غطاشة, **الطيران المدني**, مرجع سابق, ص 137.

[2] وقعت هذه الاتفاقية بمدينة غوادا لاخارا في الثامن عشر من سبتمبر عام 1961م, وأصبحت واجبة النفاذ في الأول من مايو عام 1964م, وقد أتت مكملة لأحكام اتفاقية وارسو, وهدفت إلى توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي, الذي يتولى تنفيذه شخص آخر غير الناقل المتعاقد. أنظر : بريري, **قانون الطيران وقت السلم**, مرجع سابق, ص 104, والعريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 417.

[3] قد ترد كلمة الراكب في مواضع أخرى, ويقصد بها المسافر.

[4] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 152-153.

والالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي تختلف باختلاف موضوع العقد, فبينما يكون موضوع نقل الأشخاص هو تغيير مكان إنسان حي عبر الجو بواسطة طائرة, يكون موضوع نقل البضائع تغيير مكان بضاعة -وهي من قبل الأشياء- عبر الجو بواسطة طائرة أيضاً[1].

ولاختلاف موضوع النقل في العقدين على النحو السابق, سيتناول الباحث في هذا المبحث الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي, في مطلبين اثنين, في المطلب الأول سيبين الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص, ثم الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع في مطلب ثانٍ .

المطلب الأول
الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص

عقد نقل الأشخاص يعد من العقود الملزمة للجانبين[2], وهو عقد من عقود المعاوضة, إذ يرتب على عاتق طرفيه مجموعة من الالتزامات المتبادلة, منها ما يقع على عاتق الناقل, ومنها ما يقع على عاتق المسافر أو الراكب, فالناقل الجوي يقوم بتقديم خدمة النقل للمسافر مقابل الحصول على أجر, والنقل المقصود هنا هو النقل التجاري[3].

الفرع الأول
التزامات الناقل الجوي

لم تبحث اتفاقية وارسو على نحو مفصل في التزامات الناقل الجوي تجاه المسافرين الذين يقوم بعملية نقلهم, لكن ومن خلال الرجوع لأحكام القواعد العامة, والشروط العامة للايانا, والعرف السائد لدى شركات الطيران, يمكن تلخيص هذه الالتزامات[4].

فعقد النقل الجوي تنشأ عنه مجموعة من الالتزامات, تقع على عاتق الناقل الجوي في مواجهة الأشخاص أو المسافرين, فيلتزم بمقتضى العقد بالتزام رئيس يتمثل في القيام بتنفيذ عملية النقل الجوي, حيث يتفرع عن هذا الالتزام بعض الالتزامات الأساسية[5], كالالتزام بضمان

---

[1] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 359.
[2] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 159.
[3] دويدار, مرجع سابق, ص 359.
[4] حداد, مرجع سابق, ص 158.
[5] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 360.

سلامة المسافر, والمحافظة على أمتعته المسلمة عند السفر[1], كما يتفرع عنه كذلك بعض الالتزامات الثانوية كتقديم الخدمات اللازمة لراحة الركاب أو المسافرين[2].

أولاً - الالتزام بتنفيذ عملية النقل الجوي

يجب على الناقل ابتداءً وبمجرد انعقاد العقد, تزويد المسافر بتذكرة سفر مشتملة على البيانات الإلزامية المتطلبة قانوناً, ويتعين عليه أن يحررها بخط مقروء, ويسلمها[3] إلى المسافر بوقت كافٍ قبل الرحيل, كي يعرف المسافر شروط النقل الذي ينوي القيام به, لاتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية نفسه إذا ما قدر ذلك[4].

ومتى ما أبرم العقد يصبح الناقل الجوي ملتزماً بتنفيذ عملية النقل, فيجب عليه القيام بنقل المسافر وأمتعته, من مكان القيام إلى مكان الوصول جواً وبواسطة طائرة, كما يجب عليه احترام الموعد الذي حدده للمسافر لبلوغ مكان الوصول[5].

فنقل المسافر إلى مكان الوصول المقصود هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل[6], وهو التزام بتحقيق نتيجة, لأن الناقل ملتزم بتأمين الانتقال من النقطة المتفق عليها إلى مكان الوصول أو المقصد النهائي, وتقوم مسؤولية الناقل الجوي عند عدم إتمام عملية النقل الجوي, أو توقفها بسبب إخفاق الناقل في تنفيذ التزامه[7], أو لأي سبب لا دخل للمسافر فيه, كإلغاء مكان المسافر المخصص له على متن الطائرة, أو إلغاء الرحلة الجوية ذاتها[8].

---

[1] غطاشة, **الطيران المدني**, مرجع سابق, ص 141.
[2] دويدار, مرجع سابق, ص 360.
[3] نظراً للتطور التكنولوجي الهائل في واقعنا المعاصر, يستطيع المسافر حجز تذكرة سفره إلكترونياً, إذ يتطلب الأمر بعد ذلك موافقة على بعض الشروط المحددة للحصول على تذكرة السفر وتأكيد طلب الحجز.
[4] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 543.
[5] خالد, **عقد النقل الجوي في قانون الطيران المدني الجديد وأحكام قانون التجارة الجديد والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام النقض**, مرجع سابق, ص 60.
[6] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 158.
[7] غطاشة, مرجع سابق, ص 141.
[8] دويدار, مرجع سابق, ص 360.

ثانياً - الالتزام بضمان السلامة

يلتزم الناقل طوال فترة الرحلة الجوية بالمحافظة على سلامة المسافر[1], بمعنى أنه يكون ملتزماً بتوصيل المسافر إلى المكان المتفق عليه سليماً معافى[2], وقد رتبت المادة السابعة عشرة من اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالمسافر إذا وقع على متن الطائرة, أو أثناء عملية الصعود أو النزول, وذلك في حالة الوفاة أو الجرح, أو أي أذى بدني آخر[3].

والناقل الجوي قد يقوم بنقل راكب مريض, وهنا يجب عليه اتخاذ التدابير اللازمة والمناسبة لمنع تفاقم حالة المريض الصحية من جهة, ولمنع إصابة المسافرين الآخرين بالمرض من جهة أخرى, إن كان المرض معدياً[4].

وقانون التجارة الأردني في البند الثاني من المادة 77 أوجب على الناقل إيصال المسافر سالماً إلى المحل المعين المتفق عليه في المدة المحددة[5].

وكذلك أوجبت المادة 264 من قانون التجارة المصري الجديد, في فقرتها الأولى[6] هذا الالتزام[7].

ثالثاً - الالتزام بنقل الأمتعة والمحافظة عليها

يلتزم الناقل الجوي بنقل أمتعة المسافر الشخصية سواء التي يتم تسجيلها في بطاقة الأمتعة, أو التي تكون بحوزة المسافر, ونقل الأمتعة يتم دون أن يتقاضى الناقل أجراً إضافياً, طالما أن وزنها لم يتعدَ الوزن المسموح به[8].

---

[1] غطاشة, **الطيران المدني**, مرجع سابق, ص 141.
[2] فضلي, هشام (2005م), **مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي : دراسة في اتفاقية مونتريال 1999م وقانون التجارة الجديد**, الطبعة الأولى, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر, ص 30.
[3] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 361.
[4] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 159.
[5] غطاشة, مرجع سابق, ص 141.
[6] والتي نصت على أنه " يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان ".
[7] فضلي, مرجع سابق, ص 30.
[8] حداد, مرجع سابق, ص 159.

ويقع على عاتق الناقل كذلك التزام بالمحافظة على الأمتعة المنقولة على متن الطائرة, سواء التي في حيازة المسافر أو تلك التي تخلى عن حيازتها المادية, فإن أصابها تلف أو هلاك قامت مسؤولية الناقل[1] وفق الأحكام المنصوص عليها .

رابعاً - الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة لراحة المسافرين

يستغرق الناقل الجوي في رحلته الجوية لنقل المسافر وإيصاله لمقصده المحدد في العقد زمناً معيناً, يطول أو يقصر بحسب المسافة الفاصلة بين بلد القيام وبلد الوصول, ونتيجة لذلك يتولد التزام على الناقل يتمثل في العمل على راحة المسافرين, من خلال توفير مقاعد للجلوس على متن الطائرة, وتقديم ما يحتاجونه من طعام وشراب, وإن حدث وتعطلت الطائرة أو كان عليها المكوث طويلاً في أحد المطارات لسبب ما, توجب على الناقل تقديم الطعام والشراب للمسافرين, إضافة إلى تأمين مبيتهم ريثما تتمكن الطائرة من استئناف رحلتها الجوية, أو تأمين وسيلة نقل أخرى لإيصال المسافرين إلى الجهة المقصودة والمتفق عليها[2].

وتقضي المادة 202 من القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976م, بأن الالتزام بتنفيذ العقد يقتضي تنفيذ ما اشتمل عليه العقد, إضافة إلى ما ورد فيه وفقاً لما يقضي به القانون أو العرف أو طبيعة التصرف .

---

[1] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 361-362.
[2] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 159.

الفرع الثاني
التزامات المسافر

يقع على عاتق المسافر أو الراكب التزامان مهمان يتوجب عليه القيام بهما, يتمثل الأول في وفائه بأجره النقل, بينما يتمثل الالتزام الثاني في احترامه لتعليمات الناقل الجوي[1].

أولاً - الالتزام بدفع أجرة النقل

يعد الوفاء بأجرة النقل الالتزام الرئيس الذي يقع على عاتق المسافر تجاه الناقل, وقد جرت العادة على حصول الناقل الجوي على أجرة النقل مقدماً, أي قبل البدء في تنفيذ عملية النقل الجوي, وفقاً لتعريفة الأجور المحددة للخطوط المنتظمة[2], سواء للنقل الداخلي أو الدولي, وتشير الشروط العامة للاياتا إلى عدم إمكانية إصدار تذكرة سفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة[3], وتذكرة السفر المدفوعة لا تعطي للراكب حق الانتقال جواً إلا إذا حجز له مقعد بالطائرة[4].

ولهذا الالتزام أهمية كبرى, إذ يضفي على النقل الجوي طابعاً تجارياً, بحيث يعد هذا الطابع التجاري أحد الشروط الواجب توافرها في النقل الجوي كي يخضع لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929م[5].

ثانياً - الالتزام باحترام تعليمات الناقل الجوي

يجب على المسافر احترام تعليمات الناقل الجوي, كالتواجد في المطار[6], في المكان والزمان المحددين لبدء الرحلة, كما يتعين عليه حمل المستندات المطلوبة[7], وهذا ما تقضي به المادة 13 من اتفاقية شيكاغو, إذ يتعين عليه أن يكون حائزاً للمستندات المطلوبة لإتمام السفر, كجواز سفر نافذ[8], لذلك نجد أن الفقرة (هـ) من المادة 41 من قانون الطيران المدني الأردني الجديد, أوجبت على الناقل التحقق من استيفاء الركاب للمستندات اللازمة للدخول أو الخروج من الأردن .

---

[1] دويدار, مرجع سابق, ص 363.
[2] بريري, **قانون الطيران وقت السلم**, مرجع سابق, ص 102-103.
[3] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 160.
[4] خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 55.
[5] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 363.
[6] خالد, مرجع سابق, ص 55.
[7] بريري, مرجع سابق, ص 103.
[8] موسى, **القانون الجوي الدولي**, مرجع سابق, ص 133.

كما يتعين على المسافر احترام تعليمات الناقل والنظام المقرر على متن الطائرة[1], كإتباع تعليمات الطاقم بالجلوس على المقعد المخصص, وعدم مضايقة المسافرين, والامتناع عن التدخين متى ما كان ممنوعاً, وأن تكون التصرفات لائقة[2], وبوجه عام يحظر على المسافر إتيان أي عمل من شأنه تعريض أمن وسلامة الطائرة أو المسافرين على متنها للخطر[3].

المطلب الثاني
الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع

عقد النقل الجوي للبضائع يتشابه مع عقد النقل الجوي للأشخاص, في كونه عقداً من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين, إذا يرتب هذا العقد التزامات على عاتق طرفيه, الناقل الجوي من جهة, والشاحن أو المرسل من جهة أخرى[4].

الفرع الأول
التزامات ناقل البضاعة

يعتبر الشيء الذي يلتزم الناقل بنقله بالطائرة, من مطار القيام إلى مطار الوصول محلاً للعقد, أي عقد النقل الجوي للبضائع, مع توافر الشروط اللازمة في المحل[5], وعلى ضوء المراحل التي تمر بها عملية النقل الجوي لهذا المحل تتحدد التزامات الناقل الجوي[6].

أولا - الالتزام باستلام البضاعة وشحنها

يقصد بالبضاعة كل مال منقول بواسطة الطائرة[1], فالناقل متى ما أبرم العقد تعين عليه استلام البضاعة المتفق عليها من المرسل أو نائبه في مطار القيام[2], أو في أحد مكاتبه, ويلتزم بعد ذلك بتوصيلها لمطار القيام, لشحنها على متن الطائرة[3].

---

[1] حداد, مرجع سابق, ص 161.
[2] موسى, مرجع سابق, ص 133.
[3] حداد, مرجع سابق, ص 161.
[4] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 366.
[5] موسى, **القانون الجوي الدولي**, مرجع سابق, ص 108.
[6] دويدار, مرجع سابق, ص 366.

ويتوجب على الناقل أن يتحقق من البضاعة, ومن عددها وحجمها, وصحة بياناتها, لأنه لدى تسلمه البضاعة ينشأ في ذمته التزام يقضي بالحفاظ عليها وحراستها حتى تتم عملية الشحن[4].

وشحن البضاعة ورصها داخل مخازن الطائرة لا يتحمله المرسل, ذلك أن عملية الشحن تتصل اتصالاً وثيقاً بسلامة الرحلة الجوية, ولأن الناقل بما لديه من وسائل وإمكانات فنية أدرى من المرسل بما تقتضيه متطلبات السلامة, وقد يحدث أن يشترط في العقد تولي المرسل لعملية الشحن, لاسيما في النقل الجوي غير المنتظم أو بحسب الطلب, ومع ذلك ورغم هذا الشرط يجب على الناقل التأكد من عدم إخلال عملية الشحن بأمن وسلامة الطائرة[5].

ثانياً - الالتزام بنقل البضاعة جواً

هذا الالتزام هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل الجوي, إذ يجب على الناقل القيام بنقل البضاعة من مطار القيام جواً إلى مطار الوصول, في الموعد المتفق عليه دون أي تأخير[6].

وتبدأ مرحلة النقل جواً بواسطة الطائرة بعد استلام البضاعة وشحنها على متن الطائرة من قبل الناقل الجوي, والذي يتعين عليه احترام ما تضمنه العقد من أحكام خاصة بإنجاز عملية النقل, أهمها احترام المواعيد المحددة في العقد, وقد أكدت على ذلك المادة التاسعة عشرة من اتفاقية وارسو[7].

ثالثاً - الالتزام بالمحافظة على البضاعة

منذ أن يستلم الناقل الجوي البضاعة وتصبح في حيازته, يكون ملزماً بالمحافظة عليها إلى أن يسلمها في مكان أو مطار الوصول, وقد تقتضي طبيعة البضاعة حفظها في مكان بارد أو في ثلاجات خاصة[8].

---

[1] ولا تعد جثث الموتى من قبيل البضاعة بل تخضع للقواعد المطبقة على عقد نقل الأشخاص. نقلاً عن العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 547.
[2] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 161.
[3] دويدار, مرجع سابق, ص 367.
[4] حداد, مرجع سابق, ص 162.
[5] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 548.
[6] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 162.
[7] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 367-368.
[8] حداد, مرجع سابق, ص 162.

فالناقل وإن كان بمجرد استلامه للبضاعة يقع على عاتقه التزام بالمحافظة عليها, فإنه يصبح حارساً لها في نفس الوقت, حيث يجب عليه حسن رص البضاعة في المكان المخصص لها على متن الطائرة, وإحكام ربطها إن كانت من الأشياء التي تحتاج إلى ربط[1], فالناقل يبذل عناية الناقل الحريص للمحافظة على البضاعة[2].

رابعاً - الالتزام بتفريغ وتسليم البضاعة

يقصد بالتفريغ إخراج الشيء من واسطة النقل تمهيداً لتسليمه لصاحب الحق فيه, والأصل كما بالنسبة للشحن, أن يتولى الناقل عملية التفريغ, باعتبارها تابعة لعملية النقل الرئيسية[3], ما لم يتفق على خلاف ذلك[4].

والفقرة الثانية من المادة 13[5] من اتفاقية وارسو أوجبت على الناقل إخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة, كي يتسنى له استلامها ما لم يتفق على خلاف ذلك[6], كما أوجبت المادة 74 [7] من قانون التجارة الأردني على الناقل إخطار المرسل إليه كذلك[8].

ويلتزم الناقل بعد ذلك بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه المعين في خطاب النقل, ويتحقق التسليم متى ما مكن الناقل المرسل إليه من الاستلام, بأن جعله قادراً على ممارسة الحراسة المادية على البضاعة, والأصل أن يتم التسليم في مطار الوصول ما لم يتفق على غير ذلك في عقد النقل[9].

وتسليم البضاعة هو العملية القانونية التي ينتهي من خلالها عقد النقل الجوي للبضائع, وعلى الناقل أن يتحقق من شخص المرسل إليه, وصفته وأحقيته قبل تسليم البضاعة, وبالمقابل للمرسل إليه الحق في فحص البضاعة ومعاينتها قبل الاستلام, للتحقق من عددها ووزنها وحالتها, ومعرفة ما إذا كان هناك نقص أو تلف[10].

---

[1] دويدار, مرجع سابق, ص 368-369.
[2] بريري, **قانون الطيران وقت السلم**, مرجع سابق, ص 144.
[3] ياملكي, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 135-136.
[4] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 162.
[5] الفقرة 2 من المادة المذكورة نصت على أنه " على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ما لم يتفق على غيره ".
[6] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 372.
[7] والتي نصت " على الناقل أن يعلم المرسل إليه حالاً بعد وصول البضاعة ".
[8] ياملكي, مرجع سابق, ص 136.
[9] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 548.
[10] حداد, مرجع سابق, ص 163.

وبتسليم الشيء محل العقد إلى المرسل إليه أو من يقوم مقامه, ينتهي الناقل من تنفيذ التزاماته, وينتهي تبعاً لذلك من تنفيذ العقد برمته, باعتبار أن التسليم هو الغاية المتوخاة من التعاقد[1].

هذا وقد يحدث ألا تتم عملية التسليم لسبب أو لآخر, كأن يرفض المرسل إليه استلام البضاعة بسبب تلفها أو تأخر وصولها, بحيث لم يعد له مصلحة في استلامها[2], وفي مثل هذه الحالة يتوجب على الناقل أن يبادر إلى القيام بالإجراءات المناسبة على ضوء أحكام دولة التسليم, ما لم تتعارض مع الشروط العامة للاياتا, والخاصة بنقل البضائع[3].

الفرع الثاني
التزامات المرسل

يلتزم مرسل البضاعة في مواجهة الناقل الجوي بالتزامين رئيسيين, يتمثل الالتزام الأول في الوفاء بأجرة النقل, ويتمثل الثاني في تمكين الناقل من النقل[4].

أولاً - الالتزام بالوفاء بأجرة النقل

إن الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المرسل هو الوفاء بأجرة نقل البضاعة جواً من مكان إلى آخر, ويلحق بهذه الأجرة مصاريف الإيداع والشحن, والتفريغ والتأمين, وغيرها من المصاريف التي تحملها الناقل عند قيامه بتنفيذ التزامه بنقل البضاعة, وكانت لازمة لإتمام عملية النقل[5].

والأصل أن تتحدد الأجرة بالاتفاق الحر بين المرسل والناقل الجوي, لكن هذا لا يحدث في الواقع إذ تتحدد أجرة النقل طبقاً لتعريفة وشروط الاياتا[6], على أن شروط الاياتا تؤكد على أن أجرة النقل لا تشتمل على المصاريف الإضافية التي يتعين على المرسل دفعها, مقابل خدمات الإيداع أو التأمين على البضاعة, أو أية مصروفات أخرى قد تكون ضرورية لنقل البضاعة[7].

---

[1] باملكي, مرجع سابق, ص 136.
[2] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 548.
[3] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 163-164.
[4] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 374.
[5] حداد, مرجع سابق, ص 165.
[6] بريري, **قانون الطيران وقت السلم**, مرجع سابق, ص 143.
[7] دويدار, مرجع سابق, ص 375.

وإن كانت الأجرة مستحقة عند القيام, جاز للناقل أن يدفع بعدم التنفيذ, وأن يمتنع عن استلام البضاعة من المرسل حتى يستوفي أجرة النقل, أما إن كان استحقاق الأجرة عند الوصول, فللناقل الحق في حبس البضاعة بالرجوع للقواعد العامة في العقود الملزمة للجانبين, وله امتياز عليها, وجدير بالذكر أن الشروط العامة للايانا تقرر للناقل حق امتياز على البضاعة, لا يسقط بالتنازل عن حيازتها, وهذه الشروط لا تلزم غير أطراف عقد النقل ولا تسري في مواجهة الغير[1].

ثانياً - الالتزام بتمكين الناقل من النقل[2]

على المرسل أن يقوم بتقديم البيانات اللازمة قبل تسليم البضاعة إلى الناقل, وأن يرفق بخطاب النقل الجوي كامل المستندات اللازم توافرها لاستيفاء إجراءات الجمارك, وغيرها من الاجراءات التي تتم في هذا المجال[3].

فالمادة السادسة من اتفاقية وارسو أوجبت على المرسل القيام بإعداد خطاب النقل الجوي من ثلاث نسخ, كما حملته المادة العاشرة من نفس الاتفاقية مسؤولية عدم صحة البيانات والإقرارات المدونة في خطاب النقل بشأن البضاعة, أما المادة السادسة عشرة من الاتفاقية فقد ألزمت المرسل كذلك, وقبل تسليم البضاعة إلى الناقل, أن يرفق بخطاب النقل كافة المستندات اللازم توافرها لاستيفاء الإجراءات اللازمة بعد ذلك[4], ويكون مسؤولاً قبل الناقل عن الضرر الناشئ بسبب عدم وجود هذه البيانات والمستندات, أو عدم كفايتها وصحتها, ما لم يكن هناك خطأ من جانب الناقل أو أحد تابعيه[5].

وقبل تسليم البضاعة للناقل من قبل المرسل, لا بد من تعبئتها وحزمها بالطريقة التي تقتضيها طبيعة تلك البضاعة, على أن تتم عملية التغليف والحزم بطريقة تحفظ وتقي البضاعة من الهلاك أو التلف, أو تبعد تعرض البضائع الأخرى المنقولة لذلك, وعلى المرسل أن ينبه الناقل إلى طبيعة البضاعة, والمخاطر التي يمكن أن تتعرض لها, وذلك كي يتسنى للناقل اتخاذ الاحتياطات اللازمة لذلك, كإعداد مكان خاص لوضع البضاعة فيه[6].

---

[1] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 550.
[2] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 375.
[3] العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 550.
[4] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 164.
[5] العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 550-551.
[6] حداد, مرجع سابق, ص 164.

كما يلتزم المرسل أيضاً بتسليم البضاعة محل العقد إلى الناقل في وضع يمكن الناقل من ممارسة حراسته المادية عليها, ولا يتحقق ذلك إلا بتسليم البضاعة, ولما كان عقد النقل الجوي عقداً رضائياً, فالتسليم ليس شرطاً لانعقاده, وإنما هو شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه بنقل البضاعة[1].

[1] خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 48.

الفصل الثاني

ماهية الأمتعة في عقد النقل الجوي ومدى إمكانية تداول الفائض من وزنها

الفصل الثاني

ماهية الأمتعة في عقد النقل الجوي ومدى إمكانية تداول الفائض من وزنها

تمهيد :

تناولت اتفاقية وارسو موضوع نقل الأمتعة بموجب عقد النقل الجوي, ذلك العقد الرضائي المتسم بالصفة التجارية بالنسبة للناقل الذي ينفرد بوضع شروطه التي يذعن لها المسافر ويقبلها في نهاية المطاف, وتطلبت لضرورات الإثبات وجود وثائق للنقل الجوي, من بين هذه الوثائق ما يعرف باستمارة نقل الأمتعة .

ونقل الأمتعة جواً يختلف عن نقل البضائع, فالأمتعة وإن كان المسافر يسلمها للناقل إلا أنها تكون بصحبته, بخلاف البضاعة التي يتخلى المرسل عن حيازتها المادية للناقل الجوي, ولا تكون بصحبته, والأمتعة المقصودة هنا هي الأمتعة المسجلة, تلك التي سيأتي بيانها في المبحث الأول من هذا الفصل .

وسيسلط الباحث الضوء على الأمتعة المسجلة, وتحديداً على القدر المسموح به من الوزن لحمله على متن الطائرة, مع دراسة مدى إمكانية تداول الفائض منه كقيمة بالبيع أو الشراء .

فالمسافر وإن كان مسموح له بقدر من الوزن لحمل أمتعه, يحدده الناقل وفق الشروط والضوابط, فإن هذا القدر المسموح به من الوزن قد يستنفده المسافر كله, أو قد يستغل بعضه فقط, وفي هذه الحالة فإن المسافر لم يتجاوز القدر المسموح له من الوزن, بالتالي يكون هناك فائض من الوزن, هذا الفائض هو محل البحث أو الدراسة, وهو المنطلق الذي سيدرس من خلاله الباحث مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة كقيمة بالبيع أو الشراء .

والتداول المقصود هنا هو انتقال قيمة الفائض من وزن الأمتعة المسجلة ـ محل الدراسة ـ من يد إلى أخرى, وفق ضوابط معينة, سيأتي الباحث على شرحها من خلال مقارنتها بطرق التداول التجارية المعروفة, للتأكد من مدى إمكانية تطبيقها على الفائض من وزن الأمتعة المسجلة, ليتم تبعاً لذلك تداول هذه القيمة الفائضة من الوزن بيعاً وشراءً .

ولمزيد من التوضيح إن كان للمسافر قدر من الوزن مسموح له بحمل أمتعته على متن الطائرة, هذا القدر من الوزن هو أربعين كيلو جراماً, يسمح له من خلاله بحمل أمتعته الشخصية على متن الطائرة, وهذا المسافر لم يتعدَ وزن أمتعته إحدى وعشرون كيلو جراماً, فهو بذلك لم يصل إلى أربعين كيلو جراماً, بل تبقى له فائض من الوزن هو تسعة عشرة كيلو جرام لم يستفد منها, ولم يعوض عنها بأي مقابل, وهذا الفائض هو القيمة المقصودة .

ومعلوم أن شركات الطيران تفرض أجوراً إضافية على الوزن الزائد, حتى ولو كان كيلو جراماً واحداً, في حين أنها لا تعوض المسافر بأي شكل من الأشكال إن قل وزن أمتعته الشخصية عن القدر المسموح به, بحجة أنها تعطيه قدراً مسموح به من الوزن مجاناً, ولعدم تحقق الضرر, وقد تبرر الشركات مجانية الوزن استناداً لورودها في الشروط العامة للاياتا .

وجدير بالذكر أنه إن كان وزن أمتعة المسافر مسموح به وفق قدر يحدده الناقل الجوي مجاناً, فهل سيقوم الناقل بحراسة الأمتعة وشحنها دون مقابل ؟ طالما أن العقد من عقود المعاوضة, تلك العقود التي لا يتصور فيها قيام أحد الطرفين بالتزام دون مقابل, وهو السماح للمسافر بقدر من الوزن لحمل الأمتعة مجاناً .

وهنا يثور التساؤل التالي وهو هل يحق للمسافر الرجوع على الناقل بما له من قدر مسموح به من الوزن ؟ طالما أن عقد النقل الجوي من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين, والتي توجب على طرفيه الالتزام بذلك, أي أن كل طرف يلتزم تجاه الآخر بعوض, فالناقل الجوي يأخذ مقابلاً من المسافر, ويقوم بعملية النقل الجوي التي تفرض عليه التزاماً بنقل المسافر وأمتعته الشخصية, من مكان القيام إلى مكان الوصول, مع السماح للمسافر بقدر من الوزن لحمل أمتعته على متن الطائرة .

وعند الإجابة على مثل هذا التساؤل لا بد من مراعاة ما تم الاتفاق عليه بين الناقل والمسافر, فـ عندما لا يوفر الناقل أو الشركة الناقلة قدراً مسموحاً من الوزن لحمل أمتعة المسافر الشخصية, أي عندما يرفض الناقل إعطاء المسافر قدراً من الوزن لحمل الأمتعة على متن الطائرة بالرغم من الاتفاق على ذلك عند شراء تذكرة السفر, ففي مثل هذه الحالة يحق للمسافر الرجوع على الناقل بسبب الإخلال بما اتفق عليه, وبسبب الضرر الذي قد يلحق به جراء ذلك, أما إذا لم يتفق على قدر مسموح به من الوزن لحمل الأمتعة فلا يحق للمسافر الرجوع على الناقل بسب ما تم الاتفاق عليه في العقد .

وفي هذا السياق سيقسم الباحث الفصل الثاني إلى مبحثين اثنين كالتالي :

- المبحث الأول : ماهية الأمتعة في عقد النقل الجوي .

- المبحث الثاني : مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة بيعاً وشراءً .

المبحث الأول

ماهية الأمتعة في عقد النقل الجوي

تمهيد :

سيتناول الباحث في هذا المبحث ابتداء بيان استمارة نقل الأمتعة طبقاً لاتفاقية وارسو في مطلب أول, تمهيداً لبيان مفهوم الأمتعة في عقد النقل الجوي في مطلب ثانٍ سواء الأمتعة المسجلة أو غير المسجلة .

المطلب الأول

استمارة نقل الأمتعة طبقاً لاتفاقية وارسو

بالرغم من أن عقد النقل الجوي ينعقد بمجرد الاتفاق, إلا أن المشرع الدولي ورغم ذلك ألزم الناقل الجوي بإصدار بعض الوثائق اللازمة لعملية النقل[1], وذلك لإثبات عقد النقل الجوي لما في ذلك من أهمية كبرى, حيث يتضمن العقد بيانات مهمة تتعلق بمواعيد القيام والوصول, ومحطات الهبوط, وتعليمات الناقل الجوي, وكذلك البيانات الخاصة بالبضاعة أو الشيء محل العقد, وهذه الأمور لا يمكن أن يترك للطرفين إثباتها بشهادة الشهود أو القرائن, فالكتابة إذن تحتاجها الضرورات العملية, وضرورة إثبات توزيع الالتزامات والمسؤولية[2].

والوثائق اللازمة لعملية النقل ما هي إلا وسيلة لإثبات عقد النقل الجوي, سواء أكان هذا العقد عقد نقل أشخاص أو أمتعة أو بضائع[3], وما يهمنا في هذا المطلب هنا, هو أن اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها قد ألزمت الناقل الجوي بتحرير استمارة للأمتعة التي تكون بصحبه المسافر .

---

[1] ربضي, **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**, مرجع سابق, ص 59.

[2] خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 17.

[3] ربضي, مرجع سابق, ص 59.

الفرع الأول

ماهية استمارة نقل الأمتعة

نظمت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها ثلاثة أنواع من الوثائق, هي تذكرة السفر وهي النوع الأول, حيث ألزمت هذه الاتفاقية الناقل الجوي بتسليم المسافر تذكرة للسفر, تحتوي على قائمة من البيانات التي اشترطتها, كما ألزمته بتحرير استمارة للأمتعة التي يصحبها المسافر معه أثناء السفر, وهي النوع الثاني من الوثائق, وهناك نوع ثالث من الوثائق خاص بنقل البضائع هو خطاب النقل[1].

ويقصد بوثائق النقل الجوي الوثائق المكتوبة التي تصدر بمناسبة عقد النقل, فبالرغم من أهميتها البالغة في موضوع النقل الجوي, وما يترتب على وجودها وصحتها من آثار تهم طرفي العقد , إلا أنها لا تشكل ركناً في العقد, وليست شرطاً لازماً ومتطلباً لإبرامه[2].

واستمارة نقل الأمتعة يقوم بتحريرها الناقل من صورتين, تسلم إحداهما للمسافر, والأخرى يحتفظ بها الناقل, وتعتبر هذه الاستمارة حجة تجاه الناقل عند نشوء النزاع, ما لم يقم الناقل بإثبات العكس, بيد أن عدم وجود مثل هذه الاستمارة, أو عدم صحتها, أو ضياعها لا ينفي وجود العقد الممكن إثباته بكافة الطرق[3].

والناقل الجوي ملزم بتحرير استمارة نقل للأمتعة وفقاً لما قضت به المادة الرابعة من اتفاقية وارسو[4], والمقصود بالأمتعة هنا تلك الأمتعة المسلمة للناقل الجوي من قبل المسافر, والتي تسمى بالأمتعة المسجلة, والتي تختلف عن الأمتعة غير المسجلة, واللتان سيأتي شرحهما بشكل أكثر تفصيلاً في الصفحات القادمة .

كما أوجبت المادة المذكورة والمعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1955م أن تتضمن استمارة الأمتعة بيانات معينة, تتشابه مع البيانات الموجود في تذكرة السفر, وقد أضاف هذا البروتوكول أن هذه البيانات لا يتوجب ذكرها في استمارة الأمتعة إلا في حالة صدور هذه الاستمارة بشكل مستقل عن تذكرة السفر, وغالباً ما يحدث ذلك عندما يتم شحن الأمتعة على

---

[1] ربضي, **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**, مرجع سابق, ص 59.
[2] غطاشة, **الطيران المدني**, مرجع سابق, ص 157.
[3] أحمد, **القانون الخاص الجوي**, مرجع سابق, ص 250-251.
[4] رضوان, **الوجيز في القانون الجوي : قانون الطيران التجاري**, مرجع سابق, ص 181.

طائرة أخرى غير الطائرة التي يستقلها المسافر[1], أما إذا أرفقت استمارة الأمتعة بتذكرة السفر, أو كانت داخلة فيها فيكتفى في هذه الحالة ببيانات التذكرة التي تطابق البيانات الإلزامية لاستمارة الأمتعة[2].

ونظمت المادة 94 من الشروط العامة للاياتا والخاصة بنقل أمتعة المسافرين ما يجب أن تتضمنه استمارة الأمتعة من بيانات, حيث أصبح تنظيمها لاستمارة الأمتعة نموذجاً يحتذى به من قبل شركات الطيران المنظمة للاتحاد الدولي للنقل الجوي - الاياتا[3].

الفرع الثاني

البيانات اللازمة في استمارة نقل الأمتعة طبقاً لاتفاقية وارسو

بين الباحث بأن اتفاقية وارسو قد ألزمت الناقل بتحرير استمارة لنقل الأمتعة المسجلة من صورتين, تسلم إحداها للمسافر, والأخرى يحتفظ بها الناقل, وتتضمن هذه الاستمارة البيانات التالية :

1. مكان وتاريخ الإصدار .
2. نقطتا القيام والوصول .
3. اسم وعنوان الناقل أو الناقلين الجويين .
4. رقم تذكرة السفر .
5. بيانٌ بتسليم الأمتعة لحامل الوثيقة .
6. عدد ووزن الأمتعة .
7. بيانٌ بقيمة الأمتعة .
8. بيانٌ يفيد بخضوع عملية النقل لأحكام الاتفاقية[4].

---

[1] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 145.
[2] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 350-351.
[3] نقلاً عن أحمد, **القانون الخاص الجوي**, مرجع سابق, ص 251.
[4] الحداد, حفيظة السيد (دون سنة للنشر), **القانون الجوي**, دون دار للنشر, ص 128.

واختصرت بيانات استمارة الأمتعة وتذكرة السفر بموجب التعديل[1] الجديد إلى بيانين اثنين, هما نقطتا القيام والوصول, ثم بيانٌ بذكر إحدى محطات التوقف إن كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية, وكان منصوصاً في العقد على وجود محطات توقف في إقليم دولة أخرى, والقصد من هذين البيانين هو تحديد الصفة الدولية للنقل, والتعديل سهل وراعى ما يجري عليه العمل لدى معظم شركات الطيران, من خلال قيامها باستخدام الحاسب الآلي أثناء عمليات الحجز وتنظيم الرحلات الجوية, حيث أجاز النص الجديد استخدام أي وسيلة أخرى تتضمن البيانين السابقين بدلاً من تذكرة السفر واستمارة الأمتعة بشكليهما التقليديين[2].

والمادة السابعة عشرة من شروط الاياتا وضعت نموذجاً لتذكرة السفر تحتذي به شركات الطيران المنظمة للاياتا, وتقوم الشركات هذه بدمج الشروط بتذكرة السفر لتصبح وحدة واحدة, كما أنها تصبح ملزمة لأطرافها, طالما أنها لا تتعارض مع أحكام اتفاقية وارسو, أو القانون الواجب التطبيق[3].

فاستمارة نقل الأمتعة إذن قد أوجزت بياناتها بموجب بروتوكولي لاهاي وغواتيمالا, وأصبحت بيانات استمارة نقل الأمتعة هي البيانات المتطلبة بالنسبة لتذكرة السفر[4].

المطلب الثاني

مفهوم الأمتعة في عقد النقل الجوي

يقصد بالأمتعة الأشياء التي يصحبها المسافر عادة معه أثناء السفر, وهي تختلف نوعاً وكماً باختلاف طبيعة هذا السفر, حيث تتكون في العادة من الأغراض الخاصة بالمسافر, والتي لا يستغنى عنها أثناء السفر[5], ومنها كل ما يستلمه الناقل أو يحمله الراكب من حقائب وأغراض[6].

---

[1] التعديل المقصود هو تعديل المادتين 3 و4 من اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول غواتيمالا, في مؤتمر غواتيمالا سيتي.

[2] زاهر, فاروق أحمد (1985م), **تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي**, القاهرة : دار النهضة العربية, ص 532-533.

[3] القليوبي, سميحة (1989م), **القانون الجوي**, درا النهضة العربية, ص 187.

[4] الحداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 128.

[5] غطاشة, **الطيران المدني**, مرجع سابق, ص 160.

[6] القليوبي, المرجع نفسه, ص 187.

ورغم عدم وجود تعريف محدد للأمتعة بشكل عام إلا أنه يمكننا اللجوء لنص المادة الرابعة[1] من اتفاقية وارسو, قبل تعديله بموجب بروتوكولي لاهاي وغواتيمالا[2], في سبيل إيجاد تعريف للأمتعة على ضوء ذلك, والذي يمكننا من خلاله القول بأن الأمتعة هي الحاجيات المختلفة التي تكون بحوزة المسافر, والتي يفترض أنها تخص المسافر سواء الحاجيات المسلمة للناقل وغير المسلمة .

واستلزمت الشروط العامة للاياتا أن تكون الأمتعة محكمة الربط والتغليف, واستبعدت من تعبير الأمتعة تلك الأشياء الهشة أو القابلة للتلف, والنقود والمجوهرات, وأوجبت ألا تحتوي الأمتعة على مواد متفجرة أو مائعات, أو حيوانات أو زواحف, إلا إذا وافق الناقل عليها بشروط مفصلة[3].

واعتاد المسافرون جواً اصطحاب بعض الأمتعة, قسم من هذه الأمتعة يستبقيه المسافر بصحبته وتحت حراسته, وقسم آخر يعهد به المسافر إلى الناقل الجوي, ولا يكون تحت حراسته بل تحت حراسة الناقل الجوي, وهذا القسم من الأمتعة هو الذي يخضع للتسجيل في استمارة نقل الأمتعة[4].

الفرع الأول

الأمتعة غير المسجلة

الأمتعة غير المسجلة هي أمتعة يستبقيها المسافر معه على متن الطائرة, ويطلق عليها الأمتعة الخفيفة, ذلك أن شركات الطيران قد وضعت حداً أقصى للأمتعة التي يجوز اصطحابها على متن الطائرة, شريطة ألا يتجاوز وزنها قدراً محدداً من الكيلو جرامات, وإلا وجب على المسافر تسجيلها وتسليمها للناقل الجوي, وقد نظمت هذه الأحكام الشروط العامة للاياتا[5].

---

[1] والتي نصت على أنه " يتعين على الناقل عند نقل الأمتعة فيما عدا الحاجيات الشخصية المختلفة التي يحتفظ بها المسافر أن يسلمه استمارة أمتعة ".

[2] وتحديداً المادة 3 من بروتوكول لاهاي لعام 1955م, والمادة 4 من بروتوكول غواتيمالا لعام 1971م. أنظر : خالد, **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, مرجع سابق, ص 18-22.

[3] رضوان, **الوجيز في القانون الجوي : قانون الطيران التجاري**, مرجع سابق, ص 182.

[4] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 145.

[5] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 351.

والأمتعة غير المسجلة هي الأمتعة التي تكون بصحبة المسافر ويحتفظ بحراستها وحيازتها, ويطلق عليها اسم حقائب اليد[1], فهذه الأمتعة مسموح ببقائها مع المسافر أو الراكب, ومن أمثلتها الحقائب المحمولة باليد[2].

ونجد أن المادة الرابعة من اتفاقية وارسو قبل تعديلها, قد قامت بوصف هذه الأمتعة بالحاجيات الشخصية على اختلافها, والتي يكون المسافر محتفظاً بها دون التخلي عن حيازتها المادية وحراستها, وذلك بموجب ما نصت عليه في الفقرة الأولى منها .

والمادة 78 من قانون التجارة الأردني ميزت بين الأمتعة التي جرى قيدها لتكون موضوعاً لعقد النقل, وبين تلك الأمتعة التي لم يجرَ قيدها[3] بالتسجيل كأمتعة مسجلة .

الفرع الثاني
الأمتعة المسجلة

يقصد بالأمتعة المسجلة تلك الأمتعة التي يعهد بها المسافر إلى الناقل الجوي الذي يقوم بشحنها في المكان المخصص لها على متن الطائرة[4], وهذه الأمتعة تكون بصحبة المسافر رغم تخلصه من حراستها من خلال تسليمها إلى الناقل الجوي[5], وتسجيلها في استمارة نقل الأمتعة[6].

ولا بد أن ندرك أن الأمتعة إن تم شحنها ولم تكن بصحبة المسافر اعتبرت من البضاعة, وليست من الأمتعة المسجلة, وتخضع بالتالي للقواعد الخاصة بنقل البضائع[7].

---

[1] ويطلق عليها كذلك Hand bag. أنظر : العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 519.
[2] غطاشة, **الطيران المدني**, مرجع سابق, ص 160.
[3] والتي نصت على " إن الأمتعة التي جرى قيدها تكون موضوعاً لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافر أما الأمتعة اليدوية فلا تدخل في العقد ولا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا إذا أقام المتضرر البينة على ارتكابه خطأ معيناً ", وهذه المادة وردت في الباب الثالث المتعلق بعقد النقل.
[4] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 349.
[5] العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 519.
[6] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 145.
[7] العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 520.

وتقضي الفقرة الأولى من المادة الرابعة من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي[1], بوجوب تسليم استمارة للأمتعة, مشتملة على بعض البيانات إذا لم تكن مقترنة بتذكرة السفر أو داخلة فيها [2], ويحدث ذلك في الغالب عندما تشحن الأمتعة على طائرة غير الطائرة التي يستقلها المسافر[3].

أما اتفاقية مونتريال في الفقرة الثالثة من المادة الثالثة فقد أوجبت على الناقل أن يسلم المسافر بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة[4].

وقد نظمت الشروط العامة للاياتا في المادة التاسعة منها مسألة نقل الأمتعة المسجلة, والبيانات اللازم ذكرها في استمارة النقل, وأوضحت ضرورة نقل الأمتعة المسجلة على نفس الطائرة التي تقل المسافر, وإلا وجب نقلها على أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي تنقل أو نقلت المسافر[5].

فمن خلال ما سبق نجد أن اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها اهتموا وهم بصدد تنظيم وثائق النقل بالأمتعة المسجلة فقط, لذلك أوجبوا على الناقل الجوي إصدار استمارة للأمتعة تحتوي على بيانات معينة[6].

وللأمتعة المسجلة قدر أو وزن مسموح به لحملها على متن الطائرة, نظمته الشروط العامة للاياتا, يختلف باختلاف الدرجة التي قام المسافر بحجزها, سواء أكانت درجة أو مقصورة سياحية أم درجة أولى, ولم تتفق شركات الطيران على هذا القدر المسموح به لحمل الأمتعة, أي أن كل شركة قامت بوضع شروط وقيود يجب على المسافر الالتزام بها, وأوجبت دفع أجور مقابل نقل الأمتعة التي يزيد وزنها عن القدر المسموح به وفق شروطها وقيودها .

والغريب في الأمر أن معظم شركات الطيران درجت على وصف هذا القدر المسموح به من الوزن لحمل الأمتعة على متن الطائرة بالمجان, أي كأنه يعطى مجاناً وبلا مقابل, ودون أن يدفع المسافر مقابل له, والأكثر غرابة هو انخفاض أسعار تذاكر السفر إن كانت بلا أمتعة, إذن كيف

---

[1] والذي نص عند تعديله للمادة الرابعة من اتفاقية وارسو على أنه " يتعين في نقل الأمتعة المسجلة أن تسلم استمارة أمتعة.... ".

[2] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 349.

[3] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 145.

[4] نصت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة المتعلقة بالركاب والأمتعة, من الفصل الثاني الخاص بالمستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع, على أنه " على الناقل أن يسلم المسافر بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة ".

[5] رضوان, **الوجيز في القانون الجوي : قانون الطيران التجاري**, مرجع سابق, ص 181-182.

[6] العريني, والفقي, **القانون البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 520.

يكون ذلك ؟ فلو كان القدر المسموح به من الوزن لحمل الأمتعة على متن الطائرة بالمجان لما قل سعر التذكرة سواء أكانت بأمتعة للسفر أو بلا أمتعة .

المبحث الثاني

مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة بيعاً وشراءً

يشير الباحث إلى أنه يوجد معيار اسمه معيار التداول, يقوم هذا المعيار على فكرة اقتصادية مؤداها أن التجارة تفترض وصول الثروة (البضائع والسلع) خطوة بخطوة, من يد المنتج الأول إلى المستهلك الأخير, وهو ما لا يتصور بغير حركة للثروة, وتداولها وانتقالها من مكان لآخر عبر رحلتها من مصدرها الأول إلى مستقرها الأخير[1].

وفي هذا المبحث سيبين الباحث في المطلب الأول تداول الفائض من وزن الأمتعة بطرق التداول التجارية, مع بيان كيفية تداول الفائض من وزن الأمتعة بيعاً وشراءً في مطلب ثانٍ .

المطلب الأول

تداول الفائض من وزن الأمتعة بطرق التداول التجارية

في هذا المطلب سيتناول الباحث مجموعة من طرق التداول التجارية للتأكد من مدى ملاءمتها كفكرة للتداول وتطبيقها إن صحت, على تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة كقيمة بالبيع أو الشراء, سعياً للوصول إلى طريقة جديدة وحديثة, يتم من خلالها تداول القيمة الفائضة من الوزن تجارياً .

حيث أن هذا التداول الجديد لا يختلف كثيراً عن طرق التداول التجارية المعروفة, سواء التداول عن طريق التظهير, أو عن طريق المناولة أو التسليم, أو التداول عن طريق حوالة الحق, مع الأخذ بعين الاعتبار أن البيع والشراء هنا هما المعروفان في القانون المدني والتجاري .

وطرق التداول التجارية المراد تناولها هنا وفي هذا المطلب, هي تداول سندات الشحن في عقود النقل الواردة على البضائع, ثم تداول الأوراق التجارية والمالية .

[1] المصري, حسني (1992م), **القانون التجاري الكويتي**, الطبعة الأولى, الكويت : مؤسسة دار الكتب, ص 88.

الفرع الأول

تداول الفائض من وزن الأمتعة كوثيقة نقل أو سند شحن

سيبين الباحث هنا تداول وثيقة النقل أولاً, وتداول سند الشحن بعد ذلك, وذلك في طائفة العقود التي تختص بنقل البضائع, سواء عن طريق الجو أو البحر, بغية التأكد من مدى ملاءمة تطبيقها كفكرة للتداول على الفائض من وزن الأمتعة المسجلة, ويتضح ذلك من خلال الآتي :

أولاً - تداول وثيقة النقل الجوي

يعتبر خطاب نقل البضائع الوثيقة الوحيدة الخاصة بنقل البضائع جواً, وذلك حسب اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها [1], حيث أطلقت عليه اتفاقية مونتريال بعد ذلك تعبيراً أفضل وأدق, إذ سمته وثيقة النقل الجوي[2].

ونصت اتفاقية وارسو على أن لكل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل إعداد وتسليم خطاب النقل الجوي, ولكل مرسل الحق في أن يطلب إلى الناقل قبول مثل هذا الخطاب أو المستند[3].

ويعني ذلك أن خطاب النقل أو وثيقة النقل الجوي للبضاعة يجب أن يحرر من قبل المرسل, ويجب أن يقوم بتقديمه للناقل الجوي, وعلى هذا الأخير قبوله[4], فالأصل أن يحرره المرسل وليس الناقل, وهذا ما قضت به المادة السادسة من اتفاقية وارسو في فقرتيها الأولى والثانية, واللتان أوجبتا على المرسل تحرير خطاب النقل الجوي من ثلاث نسخ أصلية, وتسليمه مع البضاعة, على أن تكون النسخة الأولى للناقل ويوقع عليها المرسل, والنسخة الثانية للمرسل إليه ويوقع عليها كل من المرسل والناقل, وتصاحب هذه النسخة البضاعة, أما النسخة الثالثة فيوقع عليها الناقل ويسلمها إلى المرسل بعد قبوله البضاعة, وأوضحت الفقرة الخامسة من الاتفاقية أنه إذا قام الناقل بناء على طلب المرسل, بتحرير خطاب النقل الجوي, فإنه يعتبر بأنه قد فعل ذلك نيابة عن المرسل ما لم يثبت العكس, علماً بأنه يجب على الناقل التوقيع قبل شحن البضاعة على

---

[1] ربضي, **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**, مرجع سابق, ص 65.

[2] حداد, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 146.

[3] وقد نصت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من الاتفاقية على أن " لكل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل إعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم خطاب النقل الجوي ولكل مرسل الحق في أن يطلب إلى الناقل قبول هذا المستند ".

[4] رضوان, **الوجيز في القانون الجوي : قانون الطيران التجاري**, مرجع سابق, ص 182.

متن الطائرة, وقد أجاز تعديل بروتوكول لاهاي الاستعاضة عن التوقيع بختم, أما توقيع المرسل فيجوز أن يكون مطبوعاً أو مختوماً[1].

ونصت اتفاقية وارسو في مادتها الثامنة قبل تعديلها على وجوب اشتمال خطاب النقل على البيانات التالية :

1. تاريخ ومكان إصدار خطاب النقل .
2. نقطة القيام ونقطة الوصول .
3. نقاط الرسو الجوي المتفق عليها مع احتفاظ الناقل بحقه في اشتراط أن يكون بوسعه تعديلها عند الضرورة, دون أن يؤدي تعديله إلى زوال الصفة الدولية للنقل .
4. الاسم والعنوان للمرسل .
5. الاسم والعنوان للناقل الأول .
6. الاسم والعنوان للمرسل إليه إذا اقتضى الأمر .
7. طبيعة البضاعة المراد نقلها .
8. عدد الطرود وطريقة تغليفها, وذكر العلامات المميزة لها أو أرقامها .
9. وزن البضاعة وكميتها وحجمها وأبعادها .
10. حالة البضاعة الظاهرة وتغليفها .
11. أجرة النقل عند اشتراط ذلك, وتاريخ ومكان دفعها, والشخص الذي سيقوم بدفعها .
12. ثمن البضاعة وما تكلفته من مصاريف إن أرسلت على أساس التسليم مقابل الدفع .
13. مقدار القيمة المعلنة وفقاً للمادة 22 من الاتفاقية .
14. عدد النسخ لخطابات النقل الجوي .
15. المستندات المسلمة للناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي .
16. مدة النقل وبيان مختصر عن الطريق المزمع اتباعه متى كان ذكر ذلك مشروطاً .

[1] ياملكي, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 123-124.

17.النص على خضوع النقل لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية[1].

وقد رتبت المادة التاسعة من الاتفاقية جزاءً على الناقل إن قبل بضاعة لم يعد لها خطاب نقل جوي, أو إذا كان الخطاب غير مشتمل على البيانات الواردة في البنود من 1-9 وكذلك البند 17, ويتمثل الجزاء بحرمان الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها [2].

أما بروتوكول لاهاي فقد حذف العديد من بيانات خطاب النقل الجوي, وحصرها في ما يلي :

1. نقطة القيام ونقطة الوصول .
2. إذا نص على نقاط أو نقطة رسو جوي وكانت نقطتا القيام والوصول واقعتين في دولة واحدة طرف سام متعاقد, فيجب بيان إحدى تلك النقاط .
3. إذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على نقطة رسو جوي في بلد آخر غير بلد القيام, فيجب أن يشتمل خطاب النقل على تنبيه يحيط المرسل منهم علماً بأن النقل يجوز أن يخضع لاتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقلين عند ضياع أو تلف البضاعة[3].

وقد خفف هذا البروتوكول في المادة السابعة منه من حدة الجزاء المترتب, فقصره على عدم الاستفادة من أحكام الاتفاقية التي تضع حداً أقصى للتعويض الملزم به الناقل, ورصده فقط لتخلف خطاب النقل تماماً أو خلوه من التنبيه الخاص بإمكانية خضوع النقل لأحكام الاتفاقية المحددة للمسؤولية[4].

أما الاتفاقية الجديدة لعام 1999م اتفاقية مونتريال فقد أبقت على البيانين الأول والثاني, وأغفلت البيان الثالث وأتت مكانه ببيان ينص على وزن البضاعة, كما ألغت الجزاء في حالة تخلف إصدار خطاب النقل, أو البيانات التي يجب أن يشتمل عليها [5].

---

[1] العريني, محمد فريد (2004م), **القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي**, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر, ص 146-147.
[2] ربضي, **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**, مرجع سابق, ص 67.
[3] العريني, مرجع سابق, ص 147.
[4] ربضي, مرجع سابق, ص 67.
[5] ربضي, **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**, مرجع سابق, ص 68.

هذا وقد وضع اتحاد النقل الجوي الدولي الاياتا وثيقة نموذجية للنقل, تكون واجبة الإصدار بتسع نسخ, والتي تعمل بموجبها شركات الطيران المنضمة إليه[1].

ووفقاً للمادة السادسة من اتفاقية وارسو يعد المرسل خطاب النقل من ثلاث نسخ أصلية, ويسلمه مع البضاعة, وتتضمن النسخة الأولى ذكر عبارة للناقل الجوي, ويوقع عليها المرسل, والثانية عبارة للمرسل إليه, ويوقع عليها كل من المرسل والناقل, وترفق بالبضاعة, أما النسخة الثالثة فيوقعها الناقل ويسلمها إلى المرسل عند قبول البضاعة[2].

وخطاب النقل الذي يمثل البضاعة أدخل عليه بروتوكول لاهاي تعديلاً نجم عن احتمال تدخل شخص ثالث, له حقوق وعليه التزامات على البضاعة المنقولة, وهو ما يعرف بالمرسل إليه, لذا أضاف بروتوكول لاهاي إلى المادة الخامسة عشرة من اتفاقية وارسو فقرة ثالثة, تقضي بأن خطاب النقل الجوي قابل للتداول[3], سواء عن طريق التظهير أو التسليم لحامله .

ثانياً - تداول سند الشحن البحري

سند الشحن يعتبر الوثيقة المثبتة لعقد النقل البحري للبضائع[4], وقد احتل دوراً مهماً في المعاملات التجارية, وأوجد التعامل التجاري له صوراً متعددة, فقد يكون سند شحن اسمي, أو سند شحن لأمر, أو سند شحن لحامله, والتصرف في هذا السند يكون بمثابة التصرف في البضاعة ذاتها, مما يستوجب تقرير حماية خاصة للغير, وهو مختلف عن سند إيجار السفينة الذي لا يجوز تداوله كسند الشحن, ومختلف كذلك عن وثيقة الشحن المعروفة برسم الشحن, والتي يسلمها الناقل للشاحن عند استلامه للبضاعة وقبل شحنها على سفينة معينة[5].

وسند الشحن إن صدر باسم شخص معين كان سنداً اسمياً, كأن يكون صادراً باسم الشاحن نفسه, أو باسم المرسل إليه الذي سيقوم باستلام البضاعة في ميناء الوصول, أو عندما يتم تعيين شخص المرسل إليه دون أن يسبق اسمه شرط الإذن أو الأمر, وتداوله يكون بموجب حوالة الحق[6].

---

[1] ياملكي, **القانون الجوي**, مرجع سابق, ص 124.
[2] العريني, (2004م), **القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي**, مرجع سابق, ص 149.
[3] ربضي, مرجع سابق, ص 59.
[4] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 205.
[5] المهتار, بسام عاطف (2006م), **معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن**, الطبعة الأولى, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية, ص 29-39.
[6] دويدار, **النقل البحري والجوي**, مرجع سابق, ص 213-215.

وهناك صورة ثانية للسند هي وثيقة الشحن لأمر أو لإذن, هذه الوثيقة تخضع للتداول وبالتالي لنقل ملكية البضاعة التي تمثلها الوثيقة عن طريق التظهير[1], أي الكتابة على ظهر سند الشحن بما يفيد انتقال الحق الثابت فيه إلى شخص آخر, بحيث يقوم المظهر له الأخير باستلام البضاعة, ما لم ينص على غير ذلك[2].

وتوجد صورة ثالثة لسند الشحن هي سند الشحن لحامله لكنها نادرة, نظراً لتعرض صاحب السند لمخاطر السرقة أو ضياع السند, وهذه الصورة من سندات الشحن لا تحمل اسم المرسل إليه, فيلتزم الربان بتسليم البضاعة لأي شخص يتقدم حاملاً هذا السند[3].

ثالثاً - مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة كوثيقة نقل أو سند الشحن

يثور التساؤل حول إمكانية تطبيق التداول على القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة كطريقة تشابه تداول وثيقة النقل الجوي, أو سند الشحن البحري, فالملاحظ أن التداول الذي يتم بموجب وثيقة النقل الجوي, أو سند الشحن البحري يكون وارداً على بضاعة, أي يدور حول ماهية الشيء المراد نقله وهو البضاعة, بواسطة ناقل جوي أو بحري, بينما التداول الآخر وهو تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة يرد على قيمة لا بضاعة, هذه القيمة تكون للفائض من الوزن, ولا شأن للناقل بالقيام بتسليمها بعد ذلك لشخص آخر, كما هو الحال في عقود نقل البضائع, إضافة إلى أن وثيقة النقل الجوي أو سند الشحن البحري ترتب على الناقل بموجب عقد النقل التزاماً بالمحافظة على الشيء المراد نقله, وهو البضاعة, أما القيمة الفائضة من وزن الأمتعة لا يقوم الناقل بنقلها بوسيلة النقل, سواء أكانت الطائرة أو السفينة, ولا يلتزم بالمحافظة عليها كما هو الشأن بالنسبة للبضائع .

ونتيجة لذلك سيكون من غير الممكن تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة بذات الطريقة التي يتم من خلالها تداول وثيقة النقل الجوي أو سند الشحن البحري, نظراً لاختلاف طبيعة المحل المراد تداوله, وما يرتبه من التزامات تقع على طرفيه بعد ذلك, وإن كان يستفاد من نشوء وثيقة أو سند بموجب العقد وهو عقد النقل, يمكن تداوله بعد ذلك .

---

[1] المهتار, **معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن**, مرجع سابق, ص 35.
[2] دويدار, مرجع سابق, ص 215-216.
[3] المهتار, مرجع سابق, ص 37.

الفرع الثاني

تداول الفائض من وزن الأمتعة كورقة تجارية أو مالية

سيبين الباحث هنا تداول الورقة التجارية أولاً, وتداول الورقة المالية بعد ذلك, بغية التأكد من مدى ملاءمة تطبيقها كطريقة للتداول على الفائض من وزن الأمتعة المسجلة, وذلك من خلال ما يلي :

أولاً - تداول الورقة التجارية

تعتبر الورقة التجارية صكوكاً مكتوبة وفق أشكال يحددها القانون, هذه الصكوك قابلة للتداول بالطرق التجارية, وتمثل حقاً موضوعه مبلغاً من النقود يستحق الوفاء بمجرد الإطلاع, أو في ميعاد معين أو قابل للتعيين[1], وقد جرى العرف على قبول الورقة التجارية كأداة ائتمان وأداة وفاء بالديون تقوم مقام النقود[2].

وتتضمن الورقة التجارية حقاً محله مبلغ معين من النقود, مستحق الدفع في ميعاد معين أو عند الإطلاع, ودفع مبلغ النقود يجب أن يكون مطلقاً وغير مقيد بشرط, والورقة التجارية لا بد أن تكون محررة بالشكل الذي يتطلبه القانون[3].

والالتزام الصرفي الثابت في الورقة التجارية شأنه شأن الالتزام العادي, يجب أن يكون صادراً عن رضاء صحيح, وأن يكون له سبب ومحل مشروعين, كذلك يجب أن يكون الرضاء صادراً عن شخص يتمتع بالأهلية[4].

---

[1] العريني, محمد فريد والفقي, محمد السيد (2003م), **القانون التجاري**, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية, ص 86, وبهنساوي, صفوت ناجي (1993م), **القانون التجاري الأوراق التجارية**, القاهرة : دار النهضة العربية, ص 6, ورضوان, أبو زيد (دون سنة للنشر), **الأوراق التجارية**, دار الفكر العربي, ص 4, وأحمد, عبد الفضيل محمد (دون سنة للنشر), **الأوراق التجارية في القانون الكويتي**, دون دار نشر, ص 4, والفقي, محمد السيد (2004م), **القانون التجاري الأوراق التجارية**,بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية, ص 9, والعريني, محمد فريد ودويدار, هاني محمد (2003م), **مبادئ القانون التجاري والبحري**, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر, ص 343, وطه, مصطفى كمال (1997م), **الأوراق التجارية والإفلاس**, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر, ص 9-11, وياملكي, أكرم (2001م), **الأوراق التجارية وفقاً لاتفاقيات جنيف الموحدة والعمليات المصرفية وفقاً للأعراف الدولية**, الطبعة الأولى, الإصدار الثاني, عمان : الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع, ص 9, والبارودي, علي والعريني, محمد فريد (2004م), **الأوراق التجارية والإفلاس وفقاً لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999م**, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر, ص 6, وطه, مصطفى كمال (1995م), **القانون التجاري: الأوراق التجارية-العقود التجارية-عمليات البنوك-الإفلاس**, دار الجامعة الجديدة للنشر, ص 8.

[2] العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 86.

[3] سامي, فوزي محمد (2003م), **مبادئ القانون التجاري وفق المنهاج الجديد لجامعة البلقاء التطبيقية**, الطبعة الأولى, الإصدار الثاني, عمان : الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع, ص 299.

[4] الشواربي, عبد الحميد (2007م), **الأوراق التجارية**, المكتب الجامعي الحديث, ص 84.

ويعتبر الحق الثابت في الورقة التجارية مستحق الأداء بعد أجل قصير, أو بمجرد الإطلاع, أما إذا كان ميعاد الدفع بعد أجل طويل فإن الصك يفقد صفته كورقة تجارية, مثل سندات الحكومة أو شركات المساهمة, التي تستحق الدفع بعد آجال طويلة, والأوراق التجارية السائدة هي الكمبيالة والسند الاذني, والسند لحامله إضافة إلى الشيك[1].

غير أنه لا يعد من قبيل الأوراق التجارية كل الأوراق التي يكون الحق الثابت فيها مبلغ من النقود, إذا كان نقل هذا الحق لا يتم إلا عن طريق حوالة الحق المدنية, والعرف جرى على أن تكون الورقة التجارية مستحقة الأداء بمجرد الإطلاع عليها, أو بعد أجل قصير كي يسهل خصمها والحصول على قيمتها فوراً[2].

وتتميز الورقة التجارية بأنها قابلة للتداول بالطرق التجارية, فهي تنتقل بالتظهير إن كانت اذنية, وتنتقل بالتسليم أو المناولة إن كانت لحاملها, وتظهر الأهمية العملية لتداول الورقة التجارية بالتظهير أو التسليم إذا ما قورنت أحكام هذا التداول بأحكام انتقال الحق بالحوالة[3].

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الأردني اتخذ من سند السحب نموذجاً للأوراق التجارية وأساساً لأحكامها, إلا إذا وجدت بشأن الورقة التجارية نصوص خاصة, مقتبسة من معاهدات جنيف لسنة 1930م و1931م, بشأن الأوراق التجارية[4].

ثانياً - تداول الورقة المالية

منذ نهاية النصف الثاني من القرن السادس عشر وبداية القرن السابع عشر, بدأ ظهور نوع من الشركات عرفت بشركات المساهمة[5] أو شركات الأموال, يتشكل رأس مال هذه الشركات

---

[1] فوده, عبد الحكيم (دون سنة للنشر), **الأوراق التجارية على ضوء الفقه وقضاء النقض**, الإسكندرية : دار الفكر الجامعي, ص 45-46.

[2] العكيلي, عزيز (2002م), **شرح القانون التجاري**, الطبعة الأولى, الإصدار الأول, عمان : الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع, ص 7-8.

[3] يحيى, سعيد (دون سنة للنشر), **الوجيز في النظام التجاري السعودي**, الإسكندرية : المكتب العربي الحديث, ص 291.

[4] الحموري, ناهد فتحي (2009م), **الأوراق التجارية الإلكترونية**, الطبعة الأولى, الإصدار الأول, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع, ص 24-25.

[5] نصت الفقرة (أ) من المادة 90 من قانون الشركات الأردني رقم 22 لسنة 1997م المنشور في الجريدة الرسمية رقم 4204 بتاريخ 1997/5/15م, على أنه " تتألف الشركة المساهمة العامة من عدد من المؤسسين لا يقل عن اثنين يكتتبون فيها بأسهم قابلة للإدراج في أسواق للأوراق المالية وللتداول والتحويل وفقاً لأحكام هذا القانون وأي تشريعات أخرى معمول بها ".

من قدر ضخم من الأموال, يستثمر في مشروعات عملاقة وضخمة, لا تقدر على مزاولتها أو الخوض في مخاطرها الإمكانيات الفردية, وتوفر هذه الشركات ميزة مهمة للغاية بالنسبة للمساهم فيها, وهي تحديد مسؤوليته عن ديون الشركة بقدر مساهمته في رأس المال فحسب, أما باقي ذمته المالية فمصانة من أن يرجع عليها دائنو الشركة لاقتضاء ما لهم من حقوق قبل الشركة[1].

وقد ركزت التشريعات المختلفة على إبراز الطابع المميز لهذه الشركات, وهو مسؤولية الشركاء عن ديون الشركة بقدر ما لكل شريك منهم من أسهم الشركة, وذلك أثناء تعريفها لمثل هذه الشركات[2].

وتصدر شركات المساهمة أوراقاً أو صكوكاً ذات قيمة مالية يطلق عليها الأوراق المالية تمييزاً لها عن الأوراق التجارية, هذه الأوراق المالية وفق القانون الأردني هي أسهم الشركة, وسندات أو أسناد القرض أو الدين[3], أو حصص التأسيس أو حصص الأرباح[4].

ويقصد بالأوراق المالية التي تسمى أيضاً القيم المنقولة, الوثائق ذات القيمة المالية, اسمية كانت أو لحاملها, التي يصدرها أشخاص القانون الخاص أو أشخاص القانون العام بمجموعات ذات أرقام متسلسلة, وقيم متساوية وذات آجال غير محددة أو طويلة نسبياً[5].

وينقسم رأس المال في هذه الشركات إلى أجزاء متساوية, ممثلة بصكوك ذات قيمة اسمية قابلة للتداول[6], والقيمة الاسمية للسهم هي قيمته المبينة في الصك, ويحسب رأس مال الشركة وفقاً للقيمة الاسمية لمجموع الأسهم, ويجب التمييز في قيمة السهم بين القيمة الاسمية للسهم, وقيمته الحقيقية, وقيمته في البورصة[7].

---

[1] المصري, عباس مصطفى (2002م), **تنظيم الشركات التجارية**, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر, ص 225.

[2] القانون الكويتي والقانون البحريني, والقانون القطري قد عرفوا شركة المساهمة بأنها شركة تتكون من عدد من الأشخاص يكتتبون فيها بأسهم قابلة للتداول, ولا يكونون مسؤولين عن التزامات الشركة إلا بمقدار القيمة الاسمية لما اكتتبوا به من أسهمها. أنظر : يحيى, سعيد (1992م), **قوانين الشركات في دول مجلس التعاون الخليجي**, الإسكندرية : المكتب العربي الحديث, ص 137.

[3] ياملكي, أكرم (2010م), **القانون التجاري : الشركات**, الطبعة الثالثة, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع, ص 194.

[4] أحمد, عبد الفضيل محمد (دون سنة للنشر), **الشركات**, القاهرة : دار النهضة العربية, ص 299.

[5] ياملكي, **القانون التجاري : الشركات**, مرجع سابق, ص 194.

[6] صرخوه, يعقوب يوسف (1993م), **الأسهم وتداولها في الشركات المساهمة في القانون الكويتي**, الطبعة الثانية, الكويت : مؤسسة دار الكتب, ص 25.

[7] طه, مصطفى كمال (1988م), **القانون التجاري : مقدمة-الأعمال التجارية والتجار-الشركات التجارية-الملكية التجارية والصناعية**, الدار الجامعية, ص 407.

وعند التطرق للنوع الأول من الأوراق المالية المتمثل بالأسهم, والتي هي عبارة عن صكوك متساوية القيمة, قابلة للتداول بالطرق التجارية, يتمثل فيها حق المساهم في الشركة التي ساهم في رأس مالها وتخول له بصفته هذه ممارسة حقوقه في الشركة, لا سيما حقه في الحصول على الأرباح[1].

ومن خصائص الأسهم أنها أنصبة متساوية القيمة الاسمية, غير قابلة للتجزئة, قابلة للتداول بالطرق التجارية[2], والمقصود بتداولها هو انتقال ملكيتها بالطرق التجارية دون حاجة لإتباع إجراءات حوالة الحق[3].

وتتجه التشريعات إلى تقسيم الأسهم إلى أسهم عادية وأسهم ممتازة, إذ تختلف أنواع الأسهم وأشكالها, وتتعدد بحسب حاجات العمل التجاري وتبعاً لرغبات المستثمرين, فكلما تعددت أشكال الأسهم وأنواعها تمكنت الشركة من جذب عدد أكبر من الشركاء, بغية تجميع رؤوس الأموال, وأيا كان الأمر فالأسهم تنقسم بحسب الأصل العام إلى أسهم عادية وأسهم ممتازة, وذلك بالنظر إلى الحقوق التي تخولها لحاملها, كما أنها تنقسم بالنظر إلى طريقة تداولها, إلى أسهم اسمية وأسهم لأمر وأسهم لحاملها, وتنقسم بالنظر إلى بقاء الحصة في رأس المال من عدمه, إلى أسهم رأس مال وأسهم تمتع, وتنقسم بالنظر إلى شخصية حامل الأسهم أو مالكها, إلى أسهم عمالة وأسهم عادية, وتنقسم بالنظر إلى طبيعة الحصة, إلى أسهم نقدية وأسهم عينية, ولكل منهم خصائص معينة[4].

ويتم تداول الأسهم متى كانت اسمية عن طريق نقل قيد الأسهم باسم المتنازل إليه في سجل المساهمين, وتؤشر الشركة عن طريق من تنتدبهم لذلك في سجل بما يفيد الموافقة على التنازل وعلى السهم ذاته[5], وعن طريق التسليم إذا كان السهم لحامله, أو عن طريق التظهير إذا كان لأمر[6].

---

[1] أبو الروس, أحمد (2002م), **موسوعة الشركات التجارية**, الإسكندرية : المكتب الجامعي الحديث, ص 407.

[2] الشمري, طعمة (1985م-1986م), **قانون الشركات التجارية الكويتي**, الطبعة الأولى, الكويت : مؤسسة دار الكتب, ص 307-309.

[3] رزق, طارق عبد الرؤوف (2009م), **قانون الشركات التجارية الكويتي رقم (15) لسنة 1960م وتعديلاته الجديدة بالقانون رقم (9) لسنة 2008م معلقاً عليه بآراء الفقه وأحكام القضاء**, الطبعة الأولى, القاهرة : دار النهضة العربية, ص 307.

[4] الملحم, أحمد عبد الرحمن (2009م), **قانون الشركات التجارية الكويتي والمقارن**, الطبعة الأولى, الكويت : مجلس النشر العلمي-لجنة التأليف والتعريب والنشر-جامعة الكويت, ص 835-848.

[5] الشواربي, عبد الحميد (دون سنة للنشر), **موسوعة الشركات التجارية شركات الأشخاص والأموال والاستثمار**, الإسكندرية : منشأة المعارف, ص 566.

[6] طه, **القانون التجاري : مقدمة-الأعمال التجارية والتجار-الشركات التجارية-الملكية التجارية والصناعية**, مرجع سابق, ص 417.

والتنازل عن الأسهم عن طريق التداول يعتبر من الحقوق الأساسية والجوهرية للمساهم, بحيث لا يجوز حرمانه منها, ولتعلق الأمر بالنظام العام يقع باطلاً كل نص يتضمنه عقد التأسيس بحرمانه كلية من هذا الحق, غير أن ذلك لا يمنع من وضع قيود اتفاقية على التداول لتنظيمه دون أن تلغيه[1].

وجدير بالذكر أن قانون الشركات الأردني رقم 22 لسنة 1997م لم يعالج إجراءات تداول الأسهم, بل أصبح هذا الأمر داخلاً ضمن نصوص قانون الأوراق المالية المؤقت رقم 23 لسنة 1997م[2].

وإذا احتاجت الشركة إلى أموال جديدة أمامها طريقان, إما زيادة رأس المال بإصدار أسهم جديدة, وإما بالاقتراض, وشركات المساهمة تفضل عادة الاقتراض على زيادة رأس مال الشركة, لا سيما إن كانت الشركة ناجحة, إذ أن زيادة رأس المال تؤدي إلى زيادة عدد المساهمين فتهبط نسبة الربح, كما يخشى أن يتغير تكوين الجمعيات العمومية فتنتقل الإدارة بسبب ذلك إلى أيد أخرى, هذا إلى أن الجمهور قد تضعف فيه روح المضاربة فيفضل فائدة ثابتة على شراء أسهم ذات ربح متغير, والاقتراض قد يكون من البنوك, لكن القروض المصرفية تكون في العادة قصيرة الأجل, في حين أن الشركة قد تحتاج إلى أموال لمدة طويلة, لذلك تعمد الشركة إلى الاقتراض عن طريق إصدار سندات تمثل ديناً طويل الأجل يعقد عن طريق الاكتتاب العام[3].

والسندات عبارة عن صكوك متساوية القيمة قابلة للتداول بالطرق التجارية, وغير قابلة للتجزئة, تمثل قرضاً جماعياً طويل الأجل يعقد عن طريق الاكتتاب العام, وجرى العمل على أن تصدر السندات في شكل شهادات اسمية أو لحاملها, بحيث تكون قابلة للتداول, ويوقع عليها من قبل مجلس الإدارة, ويكون لها كوبونات ذات أرقام متسلسلة ومشتملة على رقم السند أيضاً, وتستخرج السندات من دفاتر ذات قسائم تعطى أرقاماً متسلسلة, وتختم بختم بارز للشركة[4].

---

[1] الشواربي, مرجع سابق, ص 566.

[2] سامي, فوزي محمد (2005م), **الشركات التجارية الأحكام العامة والخاصة**, الطبعة الأولى, الإصدار الثاني, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع, ص 371.

[3] طه, **القانون التجاري : مقدمة-الأعمال التجارية والتجار-الشركات التجارية-الملكية التجارية والصناعية**, مرجع سابق, ص 428-429.

[4] العريني, والفقي, **القانون التجاري**, مرجع سابق, ص 497.

والسندات التي تصدرها شركات المساهمة قد تكون سندات عادية أي صادرة بقيمتها الاسمية, أو سندات بعلاوة الوفاء, أو سندات ذات نصيب, أو سندات ذات ضمان شخصي أو عيني[1], أو سندات قابلة للتحويل إلى أسهم[2].

والسندات تمثل ديوناً على الشركة بخلاف الأسهم التي تمثل حقوق المساهمين في الشركة, مع العلم بجواز تحول مقرضي الشركة إلى مساهمين بموجب سندات القرض القابلة للتحويل إلى أسهم, والذين يحق لهم الحصول على فوائد عليها واسترداد قيمتها[3].

ولحامل السند الحق في الحصول على فائدة ثابتة, لا تزيد عن الحد الأقصى لسعر الفائدة المقررة قانوناً, كما أن له الحق في استيفاء قيمة السند عند حلول الأجل, فمتى استهلك السند انقطعت صلة حامله بالشركة نهائياً, وذلك على خلاف الحال في استهلاك السهم, إذ يعطى صاحب السهم المستهلك سهم تمتع يخوله حق التصويت في الجمعيات العامة, والحق في نصيب من الأرباح, وكذلك لحامل السند الحق في تداوله بالطرق التجارية, حيث تتحدد طريقة تداول السند على الشكل الذي يصدر فيه, فإن كان اسمياً يتم تداوله بطريق القيد في سجلات الشركة, وإن كان لحامله يتم تداوله بالتسليم, وإن كان لأمر فيتداول بالتظهير[4].

وهناك ما يعرف بحصص التأسيس, وهي عبارة عن صكوك تمنح أصحابها حقاً في الحصول على نصيب من أرباح الشركة, دون أن يقابلها تقديم حصة في رأس المال, وحصص التأسيس تمنح عادة لمكافأة الخدمات التي أداها مؤسسو الشركة, ومن هنا أتت تسميتها, وتعتبر قابلة للتداول عن طريق القيد في سجلات الشركة إن كانت حصصاً اسمية, وبالتسليم إن كانت لحاملها, مثلها في ذلك مثل الأسهم والسندات[5].

ثالثاً - مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة كورقة تجارية أو مالية

يثور التساؤل هنا حول إمكانية تطبيق التداول على القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة كطريقة تداول الأوراق التجارية, أو الأوراق المالية, فالملاحظ أن التداول الذي يتم بموجب الأوراق التجارية محله مبلغ من النقود, يكون مستحق الدفع في ميعاد معين أو عند الاطلاع, ودفع هذا المبلغ يجب أن يكون مطلقاً وغير مقيد بشرط, إضافة لتطلب القانون شكلاً للورقة

---

[1] القليوبي, سميحة (1988م), **الشركات التجارية**, الطبعة الثانية, القاهرة : دار النهضة العربية, ص 543-544.
[2] طه, مرجع سابق, ص 439.
[3] ياملكي, **القانون التجاري : الشركات**, مرجع سابق, ص 230-234.
[4] العريني, والفقي, مرجع سابق, ص 508-511.
[5] طه, **القانون التجاري : مقدمة-الأعمال التجارية والتجار-الشركات التجارية-الملكية التجارية والصناعية**, مرجع سابق, ص 440-442.

التجارية لا بد أن تكون محررة وفقه, بينما التداول الآخر وهو تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة يرد على قيمة لا على مبلغ من النقود, هذه القيمة تكون للفائض من الوزن, والالتزام الصرفي الثابت في الورقة التجارية شأنه شأن الالتزام العادي, أي يجب أن يكون صادراً عن رضاء صحيح, وأن يكون له سبب ومحل مشروعين, كذلك يجب أن يكون الرضاء صادراً عن شخص يتمتع بالأهلية, وهذا لا يتناسب مع القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة, إذ لا وجود لالتزام صرفي فيها, إضافة لعدم تطلبها أهلية لشخص المسافر .

والتداول الذي يتم بموجب الأوراق المالية (أسهم - سندات) محله قيمة قد تكون حصة في رأس مال الشركة أو دين عليها, يكون مستحق الدفع خلال أجل طويل, بينما التداول الآخر وهو تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة يرد على قيمة لا على حصة في رأس مال الشركة أو دين عليها, هذه القيمة تكون للفائض من الوزن, إضافة لذلك يكون المساهم مرتبطاً بالشركة بحكم مساهمته في رأس المال, والشركة تكون ملتزمة تجاه أصحاب السندات بسداد قيمة الدين أو القرض خلال أجل طويل, بينما المسافر لا علاقة له برأس مال الشركة الناقلة, ولا التزام على الشركة الناقلة تجاه المسافر بدين أو قرض .

ونتيجة لذلك سيكون من غير الممكن تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة بذات الطريقة التي يتم من خلالها تداول الأوراق التجارية أو الأوراق المالية, وذلك للأسباب التالية :

1. بالنسبة للأوراق التجارية

من غير الممكن تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة بذات طريقة تداول الأوراق التجارية نظراً لاختلاف طبيعة المحل المراد تداوله, وما قد يترتب عليه من التزامات على طرفيه بعد ذلك, وإن كان يستفاد من قصر الأجل في تداول الأوراق التجارية .

2. بالنسبة للأوراق المالية

من غير الممكن تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة بذات طريقة تداول الأوراق المالية نظراً لأن الشركة تكون ملتزمة تجاه أصحاب الأوراق المالية (السندات) بسداد قيمة الدين أو القرض خلال أجل طويل, بينما المسافر لا علاقة له برأس مال الشركة التي تقوم بعملية النقل, أي الشركة الناقلة التي لا التزام عليها تجاه المسافر بدين أو قرض, وإن كان يستفاد من انقطاع صلة الشخص بالشركة بعد الانتهاء من تداول السندات في الأوراق المالية .

المطلب الثاني

كيفية تداول الفائض من وزن الأمتعة بيعاً وشراءً

قد تستلزم الحاجات الاقتصادية والضرورات العملية ظهور فئة جديدة من المعاملات لم يعهد تنظيمها القانون من قبل, كتداول جديد محله الفائض من وزن الأمتعة المسجلة, هذا الفائض من الوزن يتم تداوله كقيمة بالبيع أو الشراء .

ولبيان كيفية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة كقيمة بالبيع أو الشراء, لا بد من إضفاء صفة قانونية في المقام الأول على القيمة المراد تداولها, ثم بيان الآلية التي يتم من خلالها تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة كقيمة بالبيع أو الشراء .

الفرع الأول

إضفاء الصفة القانونية لتداول الفائض من وزن الأمتعة

يحتاج تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة إلى سند قانوني يبرره, وإلى قواعد قانونية وأحكام تنظم مثل هذا التداول, وذلك من خلال صدور تشريع رسمي مكتوب, دولي أو وطني, أو من خلال تبني الاتحاد الدولي للنقل - الاياتا لمثل هذا التداول, وتضمينه ضمن الشروط العامة للاتحاد, أو من خلال تبني شركات النقل الجوي لهذا التداول, وإدخاله ضمن الأحكام الخاصة بعقود نقل الأشخاص والأمتعة .

فالأوراق التجارية مثلاً وجدت كأسلوب نشأ بين مجتمع التجار لتحل محل النقود في الوفاء, وتمكن الدائن الذي منح مدينه أجلاً في أن يحصل هو الآخر بدوره على نقود, أو شرائه لبضائع مقابل نقل حقه الثابت في الورقة التجارية إلى تاجر آخر, وعلى هذا الأساس تسوى عدة عمليات تجارية تضمنت بما لا يدع مجالاً للشك علاقات دائنية ومديونية بين من يتعاملون بهذه الورقة على أنها ورقة تجارية, وبذلك استطاعت الأوراق التجارية أن تلعب دوراً رئيسياً وجوهرياً في كفالة النشاطات التجارية, فأصبحت بما لها من خصيصة الانتقال المدعم بالثقة في مظهر وجوهر الورقة تتداول بين التجار الذين يقبلون على هذه الأوراق, ويرتؤون الوفاء بمديونياتهم على أساس الآجال المحددة بها, لذلك فالتوقف عن دفع قيمة هذه الأوراق الثابتة بها في مواعيد

استحقاقها يؤدي إلى سلسلة من الاضطرابات الائتمانية في سوق التجار, ومن أجل ذلك نظم المشرع عدة إجراءات لمواجهة مثل هذه الحالات, وحتى تستقيم التجارة على أسس وقواعد تكفل ازدهارها ونموها, ووضع جزاءً رادعا لمن ينحرف عن تطبيق هذه القواعد المنظمة لعصب الاقتصاد القومي[1].

وجدير بالذكر أن المشرع الكويتي استحدث بمقتضى المرسوم بالقانون رقم 31 لسنة 1990م في شأن تنظيم تداول الأوراق المالية وإنشاء صناديق الاستثمار, ورقة مالية جديدة هي وحدات الاستثمار التي تصدر في شكل شهادات اسمية, فقد نصت المادة السادسة من المرسوم بالقانون سالف الذكر على منح شركات المساهمة الكويتية التي يدخل ضمن أغراضها استثمار الأموال لحساب الغير, حق إنشاء صناديق استثمار مالية وعقارية مشتركة, يكون للكويتيين وغيرهم حق الاشتراك فيها, وأضافت المادة السابعة بأن تكون وحدات الاستثمار بقيمة اسمية واحدة, ويجب ألا تقل هذه القيمة عن دينار واحد, وتصدر في شكل شهادات اسمية, وهذه الوحدات تخول لحامليها حق الاشتراك في اقتسام الأرباح, على أن يلتزموا بتحمل الخسائر الناشئة عن استثمار أموال الصندوق, كل بنسبة ما يملكه منها, ولا يجوز لحاملي هذه الوحدات الاشتراك في إدارة الصندوق, ويستثنى الشركة التي تدير الصندوق .

وتطلب المشرع الكويتي شروطا معينة لقيام صناديق الاستثمار أهمها أن يكون المؤسس شركة مساهمة, وأن تطرح هذه الشركة صكوك أو وحدات الصندوق في اكتتاب عام لجمهور المدخرين, وأن يتم تسليم الأموال النقدية المكتتب بها إلى أمين الاستثمار بعد استكمال إجراءات إنشاء الصندوق[2].

إذا فالمشرع يستطيع استحداث أوراق مالية جديدة حسب الحاجات الاقتصادية والضرورات العملية التي تتطلبها حاجات الأفراد لتنظيم معاملاتهم التجارية .

فمتى ما صدر تشريع مكتوب دولي كان أم وطني, سواء أكان اتفاقا أو قانونا أو نظاما أو مرسوما, توجب على شركات النقل الجوي الخضوع له واحترام نصوصه, والعمل على تطبيق أحكامه وقواعده .

ومتى ما أخذ الاتحاد الدولي للنقل - الاياتا بمضمون هذا التداول, خضعت تبعا لذلك كل الدول المنضمة لهذا الاتحاد, والتي بلا شك ستقوم بالعمل على تطبيق أحكام هذا التداول .

---

[1] إبراهيم, محمد محمود (1982م), **موجز الأوراق التجارية**, دار الفكر العربي, ص 6.

[2] المصري, حسني (1995م), **صناديق الاستثمار المشترك في القانون الكويتي والقانون المقارن**, الكويت, دون دار للنشر, ص 21.

وتداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة لا بد أن يعطى له صك أو سند يدل عليه, وأن يسمى هذا الصك أو السند الجديد للتداول تمييزاً له عن غيره من الصكوك أو السندات, فيكون سند رصيدٍ فائضٍ من الوزن, ويطلق عليه اسماً تجارياً جديداً هو ورقة أمتعة, هذه الورقة محلها القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة, حيث سيتم تداولها بالطرق التجارية بعد ذلك .

وإن كان إضفاء الصفة القانونية لمثل هذا التداول وإعطائه صبغة تشريعية من خلال صدور تشريع دولي أو وطني يقف عائقاً أمام تطبيق فكرته, فتستطيع شركة طيران واحدة أو عدة شركات أن تتبنى تنظيم مثل هذا التداول, وتعمل على توحيد أحكامه بينها, وتدخله ضمن الشروط والأحكام الخاصة بعقود نقل الأشخاص أو الأمتعة .

فهناك شركات للطيران تقدم عروضاً - تكاد تكون فريدة من نوعها - لاستقطاب أكبر عدد ممكن من الجمهور, ففي دولة الكويت مثلاً تقوم إحدى شركات الطيران بتمكين المسافرين من الحصول على رحلة ذهاب لأي وجهة من الوجهات التي تخدمها هذه الشركة, وذلك بعد قيام المسافر بالسفر عشر مرات على متن طائرات الشركة, خلال سنة واحدة, وقيامه كذلك بتجميع عشر بطاقات صعود للطائرة, لاستبدالها بتذكرة سفر مخفضة التكاليف, تشمل الضرائب والرسوم فقط, حيث يتم الاستبدال بواسطة مكاتب الشركة المختصة لذلك شريطة أن تكون الوجهة التي سافر إليها الشخص واحدة, وتستمر صلاحية تذكرة السفر التي تم الحصول عليها عن طريق استبدال بطاقات صعود الطائرة خلال السنة التي تم السفر فيها, وبالرغم من أن المسافر يدفع قيمة الضرائب والرسوم إلا أن شركة الطيران تعتبر تذكرة السفر - التي حصل عليها المسافر عن طريق استبدال بطاقات الصعود للطائرة - مجانية, وتذكر الشركة ذلك في إعلاناتها الموجهة للجمهور مع مراعاة بند تذكر فيه (وفق الشروط والأحكام), أي وفق شروط الشركة وأحكامها التي تحدد بإرادة منفردة .

والباحث يرى أن إصفاء الصفة القانونية عنصر مهم جداً لعدم استغلال شركات الطيران لمثل هذا التداول, أو التحكم فيه والانحراف به عن الغاية المنشودة, لأن المسافر يرغب في كل ما يصب في صالحه ويحقق رغباته ويشبعها, فإن تحقق ذلك فإنه حتماً سيكرر تجربة السفر مع نفس الشركة .

ومن خلال ما سبق سيعرض الباحث آلية تداول ورقة الأمتعة في الفرع التالي, مع العلم بأن مصطلح ورقة الأمتعة هو لتمييزه عن الورقة التجارية أو الورقة المالية .

الفرع الثاني

آلية تداول الفائض من وزن الأمتعة بيعاً وشراءً

إن تم العمل بموجب هذا التداول الجديد, تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة كقيمة بالبيع أو الشراء, يستطيع المسافر أن يستفيد من فائض وزن الأمتعة المسجلة إن تعددت سفراته, وكان له قدر فائض من الوزن لم يستفد منه, أو كان لغيره هذا القدر الفائض من الوزن, ورغب في بيعه للغير مقابل مبلغ من النقود, أو مقابل فائض من الوزن لنقطة أخرى, أي لدولة أخرى, وذلك على النحو الذي سيأتي بيانه .

فبعد إضفاء الصفة القانونية على تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة كقيمة بالبيع أو الشراء, وبعد تمييز هذا التداول عن غيره من أنواع التداول الأخرى من خلال إعطاء القيمة الفائضة من الوزن مصطلح ورقة الأمتعة, يبين الباحث آلية التداول وفق تصوره في ما يلي :

أولاً - إصدار ورقة للأمتعة تسلم للمسافر كرصيد وزن فائض

المقصود بإصدار ورقة أمتعة تسلم للمسافر كرصيد وزن فائض, هو أن المسافر إن لم يستنفد قيمة الوزن المسموح له به يعطى ورقة تسمى ورقة أمتعة, تكون للقيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة التي لم يستنفدها بالكامل, وتكون هذه الورقة مشابهة لبطاقة دخول الطائرة .

ولمزيد من التوضيح فإنه عندما يقوم الموظف المختص التابع لشركة الطيران من التأكد من بيانات المسافر ووزن أمتعته المسجلة, يقوم باستخراج بطاقة دخول للطائرة يسلمها للمسافر, ويسلم إضافة لذلك بطاقة جديدة مشابهة في الشكل لبطاقة دخول الطائرة, تكون هذه البطاقة للقيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة, وتسمى ورقة الأمتعة, والتي يمكن تداولها في ما بعد.

ثانياً - اشتمال ورقة الأمتعة على بياناته محددة

لا بد أن تشتمل ورقة الأمتعة وتتضمن بيانات معينة, كاسم المسافر, ونقطتا القيام والوصول, وقيمة الوزن غير المستهلك من قبل المسافر, أي الوزن الفائض الذي لم يتعدَ القدر المسموح به, مع ذكر تاريخ إصدار هذه الورقة, ومدة صلاحيتها .

ثالثاً - مواعيد تداول أوراق الأمتعة

لا بد أن تحدد شركات الطيران مواعيداً لتداول واستخدام أو استنفاد الرصيد الفائض من الوزن المسموح به والمدون في أوراق الأمتعة, وذلك في حدود إجمالي وزن الطائرة, وحسب الأسس التي يحددها الناقل أو شركة الطيران, فالمسافر لا بد أن يعلم بأن استخدام أوراق الأمتعة يكون ضمن حدود معينة تكفل عدم الإخلال بإجمالي وزن الطائرة, بحيث يتم استخدام ورقة الأمتعة أو تداولها خلال مدة تحددها شركات النقل, قد تكون هذه المدة في نفس اليوم الذي يسافر فيه الشخص, أي يتم التداول في المطار وقبل دخول الطائرة, أو خلال مدة لا تتجاوز السنة الواحدة كحد أقصى, وبما يتناسب مع الغاية المنشودة من هذا التداول, وهي الاستفادة من القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة بما لا يخل بحقوق المسافر أو الناقل .

رابعاً - تحديد قيمة معينة كحد أقصى لتداول ورقة الأمتعة

لا بد أن تحدد شركات الطيران قيمة معينة كحد أقصى لتداول أوراق الأمتعة, أي يجب ألا يزيد الرصيد الإجمالي من الوزن المسموح به عن قيمة معينة تحددها شركات الطيران بما لا يخل بوزن الطائرة الإجمالي, كأن يحدد قدر معين من الوزن لا يتجاوز المائة كيلو جرام في كل مرة, وذلك بالنسبة لورقة الأمتعة أو أوراق الأمتعة الأخرى التي يستخدمها الراغب في السفر .

خامساً - مقابل التداول لورقة الأمتعة

يجب أن يتم تداول ورقة الأمتعة بحضور أطراف التداول أمام ممثل شركة الطيران, سواء في المطار أو في مكاتب الشركة, وذلك بعد حصول المسافر على ورقة أمتعة للفائض من وزن الأمتعة المسجلة, حيث يتم دفع مبلغ معين لا يتجاوز الخمسة دنانير, أو تعريفة محددة, ويكون هذا المبلغ من حق صاحب الورقة وشركة الطيران, بمعنى يعطي مشتري الورقة لصاحبها الأول أو مالكها مبلغ خمسة دنانير, ويعطي للشركة نفس المبلغ بعد تغيير الصك أو الورقة من اسم مالكها الأول لاسم المشتري الجديد, الذي يحق له استخدام فائض القيمة من الوزن أو تداوله بعد ذلك, وهكذا .

سادساً - تداول ورقة الأمتعة لوجهة محددة

من الممكن تداول ورقة الأمتعة لنقطة وصول محددة, كأن يسافر الشخص للأردن مثلاً, فتقوم الشركة بالسماح بتداول الورقة لمن يرغب في السفر إلى الأردن فقط, مع التأكد من صلاحية تذكرة السفر, وذلك متى ما كانت شركة الطيران غير قادرة على استيعاب العدد الراغب في تداول أوراق الأمتعة لوجهات غير محددة .

وللتوضيح أكثر فإن المسافر عندما يبيع ورقة الأمتعة الخاصة به لمسافر آخر فإن مثل هذه الورقة تكون لوجهات غير محددة, يستطيع المالك الجديد استخدامها أثناء سفره على متن طائرات شركة معينة, لأن الفكرة من أوراق الأمتعة أنها تكون قابلة للتداول لوجهات غير محددة كي يستفاد منها بأكبر قدر ممكن, أما إذا كانت شركة الطيران تواجه طلباً وإقبالاً كبيراً من المسافرين يجعلها غير قادرة على استيعاب مثل هذا التداول وفق ما هو مطلوب, فإنها تستطيع أن تسمح بتداول أوراق الأمتعة لوجهات أو نقاط وصول معينة وفق شروط محددة .

سابعاً - تداول أوراق الأمتعة بين شركات الطيران لصالح المسافرين

عندما ينتعش الوضع الاقتصادي ويزداد الطلب والإقبال على مثل هذا التداول الجديد, فإن شركات الطيران يكون من مصلحتها أن تسمح بإمكانية تداول أوراق الأمتعة في ما بينها, أي بين شركات الطيران نفسها, وفق قواعد وأحكام موحدة تضمن حقوق الأطراف كاملة, وحتى يتم خلق بيئة من التنافس بين الشركات تخدم المسافر بالدرجة الأولى .

وللتوضيح أكثر عندما يرغب أحد المسافرين في السفر لوجهة محددة كالأردن مثلاً, على متن طائرة تابعة لشركة طيران معينة, ويرغب مسافر آخر - يعرفه المسافر الأول أو لا يعرفه - في السفر إلى الأردن على متن طائرة تابعة لشركة طيران أخرى مختلفة, فإنه متى ما حصل المسافر الأول على ورقة أمتعة كان باستطاعته بيعها للمسافر الثاني, طالما أن نقطة الوصول واحدة وهي الأردن, فيقوم كل مسافر بدفع مقابل لكلتا الشركين إضافة لمقابل التداول السابق بيانه .

وفي الوقت نفسه يكون من مصلحة شركات الطيران السماح للمسافرين بإمكانية تداول أوراق الأمتعة في ما بينهم, كأن يرغب أحد المسافرين ببيع ورقة الأمتعة التي حصل عليها نتيجة سفره للأردن مقابل حصوله على ورقة أمتعة لوجهة أخرى كالكويت مثلاً, وفي مثل هذه

الحالة يدفع المقابل لشركات الطيران فقط, لأن كلا المسافرين هنا استبدلا أوراق أمتعتهما لوجهات جديدة .

ثامناً - إمكانية زيادة وتخفيض رصيد أوراق الأمتعة

يستطيع المسافر أن يزيد رصيده ويخفضه في ورقة الأمتعة التي حصل عليها نتيجة سفره لوجهة معينة, أو نتيجة شرائه لمثل هذه الورقة, فمثلاً عندما يحصل المسافر لوجهة معينة كالكويت على ورقة أمتعة بها أحد عشر كيلو جراماً, ورغب في السفر مرة أخرى لنفس الوجهة وكان وزن أمتعته الإجمالي خمسون كيلو جراماً, والوزن المسموح له به على شركة طيران معينة هو ثلاثين كيلو جرام, فإن استخدم المسافر ورقة الأمتعة التي حصل عليها سيصبح القدر المسموح له به من الوزن هو إحدى وأربعون كيلو جرام, فيكون بحاجة لورقة أمتعة جديدة لتسعة كيلو جرام فقط, هذه الورقة يستطيع شراءها من أحد المسافرين معه لنفس الوجهة, أي أن هناك مسافر حصل على ورقة أمتعة في المطار نتيجة عدم استنفاده للقدر المسموح له به من الوزن, ويستطيع هذا المسافر بيع ورقة أمتعته لأحد المسافرين في نفس الوقت وفي مكتب مخصص لذلك .

وتستطيع شركات الطيران كذلك أن تفرض مقابلاً أعلى كلما زادت القيمة الفائضة في ورقة الأمتعة, فمثلاً تحصل شركات الطيران على مبلغ خمسة دنانير عند تداول ورقة أمتعة تقل عن خمسين كيلو جرام, فإن زادت القيمة بعد ذلك ازداد المقابل زيادة يسيرة تتفق مع هذه الزيادة, وبقدر لا يضر بمصالح الأفراد أو ينتقص من حقوقهم, مع مراعاة الفارق المتبقي من عدم استنفاد المسافر للقيمة المدونة بورقة الأمتعة, أي عندما يحتاج المسافر لاثني عشر كيلو جراماً من ورقة الأمتعة التي بها قيمة تقدر بعشرين كيلو جرام, فهنا يجب على شركة الطيران أن تقوم باستخراج ورقة أمتعة جديدة باسم المسافر وبمقابل جديد, تكون للثمانية كيلو جرام المتبقية, ويستطيع المسافر التنازل عنها عندما لا يرغب في دفع المقابل الجديد لشركة الطيران وهو مبلغ خمسة دنانير, وذلك عند قيام الشركة باستخراج ورقة أمتعة جديدة رصيدها ثمانية كيلو جرام .

ولا بد من تقييد حرية الشركات عند العمل بموجب هذا التداول, من خلال فرض رقابة مشددة تكفل ممارسة مثل هذا التداول وفقاً للغرض الذي أنشئَ من أجله, وكي لا تحيد الشركات وتخرج عن أحكامه لتتحكم وتفرض سيطرتها وشروطها على المسافرين .

وأخيراً فمثل هذا التداول يحقق شعوراً بالعدالة للطرف الضعيف في عقد النقل وهو المسافر, لأن الرغبة في الوصول إلى العدالة في المعاملات غاية سامية سعى إليها الإنسان منذ بداية الخلق, وإن كان سعيه قد تأثر من زمن لآخر؛ بسبب الظروف الاجتماعية والاقتصادية لكل عصر[1].

[1] أبو الحبال, محمود سلامة (2011م), **نظرية الغبن وأثرها في البيوع**, الفتح للطباعة والنشر, ص 15.

الخاتمة

لما كان النقل الجوي أحد أهم الموضوعات في القانون الجوي, نظراً لأهميته الاقتصادية البالغة, ولاعتباره وسيلة للتبادل التجاري ونقل الأشخاص, ولما كانت عملية النقل الجوي تحتاج كغيرها من عمليات النقل الأخرى إلى عقد, لا يختلف هذا العقد مع غيره من عقود النقل إلا في وسيلة تنفيذه , فالمشرع الدولي وضع التزاماً على الناقل الجوي نظراً لاختلاف طبيعة النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل الأخرى, يتمثل هذا الالتزام في وجوب إصدار وثيقة نقل للمتعاقد .

وقد اشتملت دراسة الباحث على دراسة عقد النقل الجوي, ودراسة مدى إمكانية تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة بعقد النقل الجوي بيعاً وشراءً, بحيث لم يعهد القانون تنظيم مثل هذا التداول حتى هذه اللحظة, في محاولة قد تسمح للباحث بتحديد طريقة جديدة وأسلوب آخر مختلف للتداول, وقد تم التوصل إلى ما يلي :

أولاً - النتائج :

1. إن العقد الذي تحتاجه عملية النقل الجوي ينقسم باعتبار المنقول إلى عقد نقل أشخاص, وعقد نقل بضائع, وينقسم باعتبار نقطة الوصول إلى عقد نقل جوي داخلي, وعقد نقل دولي .
2. إن للنقل الجوي عدة أنواع, فأهمها على الإطلاق النقل الداخلي والدولي, إذ يندرج تحتها كافة أشكال النقل الأخرى .
3. إن عقد النقل الجوي الداخلي هو النقل الذي يتم تنفيذه بالكامل داخل الحدود الإقليمية للدولة, فإن جاوز تنفيذه الحدود الاقليمية للدولة الواحدة فقد طابعه الداخلي وأصبح دولياً .
4. إن النقل الجوي الداخلي يخضع لأحكام التشريعات الوطنية, أما النقل الجوي الدولي فقد كان من الضروري توحيد القواعد القانونية المنظمة له تفادياً لما قد يترتب من تنازع بين الأنظمة القانونية التي تحكمه, وقد تم هذا التوحيد بمقتضى اتفاقية وارسو التي تطلبت شروطاً معينة في النقل كي يخضع لأحكامها, فإن تخلفت هذه الشروط كلها أو بعضها خرج النقل من نطاق تطبيقها ولحقته إما قواعد القانون الداخلي, وإما قواعد القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي المعروض عليه النزاع .

5. إن اتفاقية وارسو الأصلية قد استبعدت من نطاق تطبيقها ثلاث صور من النقل الجوي إضافة إلى النقل الجوي المجاني, الذي لا تقوم به إحدى مؤسسات النقل الجوي, هذه الصور هي نقل البريد, والنقل على سبيل التجربة الأولى, والنقل في ظروف غير عادية .

6. إن لعقد النقل الجوي خصائص تميزه عن غيره من العقود الأخرى, بالرغم من احتياجه كغيره من العقود إلى توافر الأركان العامة للتعاقد .

7. إن عقد النقل الجوي يرتب بمجرد انعقاده على وجه صحيح مستوفياً لأركانه وشروطه, مجموعة من الالتزامات المتبادلة, تقع على عاتق طرفيه, الناقل من جهة, والمسافر أو شاحن البضاعة من جهة أخرى, وتختلف هذه الالتزامات باختلاف موضوع العقد, سواء أكان المراد منه نقل البضائع أو الأشخاص .

8. إن اتفاقية وارسو قد عالجت موضوع نقل الأمتعة بموجب عقد النقل الجوي, وتطلبت لضرورات الإثبات وجود وثيقة تعرف باستمارة نقل الأمتعة, تتطلب هذه الاستمارة بيانات معينة .

9. إن نقل الأمتعة جواً يختلف عن نقل البضائع, فالأمتعة وإن كان المسافر يسلمها للناقل إلا أنها تكون بصحبته, بخلاف البضاعة التي يتخلى المرسل عن حيازتها المادية للناقل الجوي, ولا تكون بصحبته .

10. للأمتعة نوعين, أمتعة غير مسجلة, وهي أمتعة يستبقيها المسافر معه على متن الطائرة, ويطلق عليها الأمتعة الخفيفة, وقد وضعت شركات الطيران حداً أقصى للأمتعة التي يجوز اصطحابها على متن الطائرة, وأمتعة مسجلة, وهي أمتعة يعهد المسافر بها إلى الناقل الجوي كي يقوم بشحنها في المكان المخصص لها على متن الطائرة, ويتخلص المسافر من حراستها من خلال تسليمها إلى الناقل الجوي وتسجيلها في استمارة الأمتعة .

11. تناول الباحث مجموعة من طرق التداول التجارية للتأكد من مدى ملاءمتها كفكرة للتداول, وتطبيقها إن صحت على تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة كقيمة بالبيع أو الشراء, سعياً للوصول إلى طريقة جديدة وحديثة, يتم من خلالها تداول القيمة الفائضة من الوزن بالطرق التجارية, فلاحظ أنه من غير الممكن تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة بذات الطريقة التي يتم من خلالها تداول وثيقة النقل الجوي أو سند الشحن البحري, نظراً لاختلاف طبيعة المحل المراد تداوله, وما يرتبه من التزامات على طرفيه بعد ذلك, وإن

كان يستفاد من نشوء وثيقة أو سند بموجب العقد وهو عقد النقل, يمكن تداوله بعد ذلك, ولاحظ كذلك أنه من غير الممكن تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة بذات الطريقة التي يتم من خلالها تداول الأوراق التجارية أو الأوراق المالية, نظراً لاختلاف طبيعة المحل المراد تداوله, وما قد يترتب عليه من التزامات على طرفيه بعد ذلك, وإن كان يستفاد من قصر الأجل في تداول الأوراق التجارية, ومن انقطاع صلة الشخص بالشركة بعد الانتهاء من تداول السندات في الأوراق المالية .

12. يحتاج تداول القيمة الفائضة من وزن الأمتعة المسجلة إلى سند قانوني يبرره, وإلى قواعد قانونية وأحكام تنظمه .

13. متى ما تم تطبيق فكرة التداول محل الدراسة, كان باستطاعة المسافر الاستفادة من فائض وزن الأمتعة المسجلة إن تعددت سفراته, وكان له قدر فائض من الوزن لم يستفد منه, أو كان لغيره هذا القدر الفائض من الوزن, ورغب في بيعه للغير مقابل مبلغ من النقود, أو مقابل فائض من الوزن لنقطة أخرى, أو دولة أخرى .

ثانياً - التوصيات :

1. إضافة مواد جديدة في القانون المنظم لأحكام النقل الجوي الداخلي, أو إصدار تشريعات وطنية تنظم أحكام عقد النقل الجوي الداخلي, إذ أن أغلب التشريعات أحالت تنظيم هذه المسألة لأحكام الاتفاقيات الدولية, التي قد تغفل أو تسكت عن تنظيم مسائل جديدة, قد يترك حكم تنظيمها لأحكام التشريعات الوطنية, أو للقواعد الواردة بشروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي الاياتا .

2. حث المشرع على تقنين تداول جديد محله الفائض من وزن الأمتعة المسجلة, وذلك كما فعل المشرع الكويتي عند استحداثه لورقة مالية جديدة, هي وحدات الاستثمار بمقتضى المرسوم بالقانون رقم 31 لسنة 1990م في شأن تنظيم تداول الأوراق المالية وإنشاء صناديق الاستثمار, والسبب في ذلك أن الحاجات الاقتصادية والضرورات العملية قد تستلزم ظهور فئة جديدة من المعاملات لم يعهد تنظيمها القانون من قبل .

3. إضفاء الصفة القانونية على تداول الفائض من وزن الأمتعة المسجلة كقيمة بالبيع أو الشراء, وتمييز هذا التداول عن غيره من التداولات الأخرى من خلال إعطاء القيمة الفائضة من هذا الوزن مصطلح ورقة الأمتعة .

4. تقليل مقابل ورقة الأمتعة الذي تحصل عليه شركات الطيران فقط, وذلك للترغيب واستقطاب أكبر عدد ممكن من الجمهور في حالات الركود الاقتصادي .

5. فرض رقابة مشددة لتقييد حريات الشركات عند القيام بمثل هذا التداول, حتى لا يتم استغلال المسافر في أي شكل من الأشكال .

6. تقديم بعض المزايا للأشخاص الذين يتداولون أوراق الأمتعة بصورة منتظمة خلال فترات زمنية متقاربة, وذلك من قبل شركات الطيران المنظمة لمثل هذا التداول .

المراجع

أولاً - الكتب :

1. إبراهيم, محمد محمود (1982م), موجز الأوراق التجارية, دار الفكر العربي .

2. أحمد, إبراهيم سيد (2004م), **الموسوعة التجارية فقهاً وقضاء**, المجلد الثاني, الطبعة الأولى, القاهرة : دار العدالة .

3. أحمد, عبد الفضيل محمد (دون سنة للنشر), **الشركات**, القاهرة : دار النهضة العربية .

4. أحمد, عبد الفضيل محمد (دون سنة للنشر), **القانون الخاص الجوي**, المنصورة : مكتبة الجلاء الجديدة .

5. أحمد, عبد الفضيل محمد (دون سنة للنشر), **الأوراق التجارية في القانون الكويتي**, دون دار للنشر .

6. البارودي, علي والعريني, محمد فريد (2004م), **الأوراق التجارية والإفلاس وفقاً لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999م**, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر .

7. بريري, محمود مختار (1985م), **قانون الطيران وقت السلم**, القاهرة : دار الفكر العربي .

8. بهنساوي, صفوت ناجي (1993م), **القانون التجاري**, القاهرة : دار النهضة العربية .

9. أبو الحبال, محمود سلامة (2011م), **نظرية الغبن وأثرها في البيوع**, الفتح للطباعة والنشر .

10. حداد, إلياس (2004م-2005م), **القانون الجوي**, منشورات جامعة دمشق .

11. الحداد, حفيظة السيد (دون سنة للنشر), **القانون الجوي**, دون دار للنشر .

12.الحموري, ناهد فتحي (2009م), **الأوراق التجارية الإلكترونية**, الطبعة الأولى, الإصدار الأول, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع .

13.خالد, عدلي أمير (1996م), **عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه**, الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية .

14.خالد, عدلي أمير (دون سنة للنشر), **عقد النقل الجوي في قانون الطيران المدني الجديد وأحكام قانون التجارة الجديد والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام النقض**, الإسكندرية : منشأة المعارف .

15.دويدار, هاني (2008م), **النقل البحري والجوي**, الطبعة الأولى, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية .

16.ربضي, عيسى غسان (2011م), **مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم**, الطبعة الثانية, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع .

17.رزق, طارق عبد الرؤوف (2009م), **قانون الشركات التجارية الكويتي رقم (15) لسنة 1960م وتعديلاته الجديدة بالقانون رقم (9) لسنة 2008م معلقاً عليه بآراء الفقه وأحكام القضاء**, الطبعة الأولى, القاهرة : دار النهضة العربية .

18.رضوان, أبو زيد (1974م), **الوجيز في القانون الجوي : قانون الطيران التجاري**, دار الفكر العربي .

19.رضوان, أبو زيد (دون سنة للنشر), **الأوراق التجارية**, دار الفكر العربي .

20.أبو الروس, أحمد (2002م), **موسوعة الشركات التجارية**, الإسكندرية : المكتب الجامعي الحديث .

21.زاهر, فاروق أحمد (1985م), **تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي**, القاهرة : دار النهضة العربية .

22.سامي, فوزي محمد (2003م), **مبادئ القانون التجاري وفق المنهاج الجديد لجامعة البلقاء التطبيقية**, الطبعة الأولى, الإصدار الثاني, عمان : الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع .

23.السنهوري, عبد الرزاق أحمد (1998م), **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد**, المجلد الأول, الطبعة الثالثة, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية .

24.الشرقاوي, محمود سمير (1986م), **محاضرات في القانون الجوي**, القاهرة : دار النهضة العربية .

25.شحاتة, إبراهيم فهمي (1966م), **القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء**, دار النهضة العربية .

26.الشمري, طعمة (1985م-1986م), **قانون الشركات التجارية الكويتي**, الطبعة الأولى, الكويت : مؤسسة دار الكتب .

27.الشواربي, عبد الحميد (2007م), **الأوراق التجارية**, المكتب الجامعي الحديث .

28.الشواربي, عبد الحميد (دون سنة للنشر), **موسوعة الشركات التجارية**, الإسكندرية : منشأة المعارف .

29.صرخوه, يعقوب يوسف (1993م), **الأسهم وتداولها في الشركات المساهمة في القانون الكويتي**, الطبعة الثانية, الكويت : مؤسسة دار الكتب .

30.طه, مصطفى كمال (1988م), **القانون التجاري : مقدمة - الأعمال التجارية والتجار - الشركات التجارية - الملكية التجارية والصناعية**, الدار الجامعية .

31.طه, مصطفى كمال (1995م), **القانون التجاري : الأوراق التجارية - العقود التجارية - عمليات البنوك - الإفلاس**, دار الجامعة الجديدة للنشر .

32.طه, مصطفى كمال (1997م), **الأوراق التجارية والإفلاس**, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر .

33.عبدالسلام, سعيد (1992م), **سلطة محكمة النقض في الرقابة على تفسير عقود الإذعان**, الولاء للطبع والتوزيع .

34.العريني, محمد فريد (1986م), **القانون الجوي**, الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية .

35.العريني, محمد فريد (1997م), **القانون الجوي : النقل الجوي الداخلي والدولي**, الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية .

36.العريني, محمد فريد ودويدار, هاني محمد (2003م), **مبادئ القانون التجاري والبحري**, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر .

37.العريني, محمد فريد والفقي, محمد السيد (2003م), **القانون التجاري**, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية .

38.العريني, محمد فريد (2004م), **القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي**, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر .

39.العريني, محمد فريد والفقي, محمد السيد (2005م), **القانون البحري والجوي**, الطبعة الأولى, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية .

40.العكيلي, عزيز (2002م), **شرح القانون التجاري**, الطبعة الأولى, الإصدار الأول, عمان : الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع .

41.غطاشة, أحمد عبداللطيف (2002م), **الطيران المدني**, الطبعة الأولى, عمان : دار صفاء للنشر والتوزيع .

42.فضلي, هشام (2005م), **مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي**, الطبعة الأولى, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر .

43.الفقي, محمد السيد (2004م), **القانون التجـاري**, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية .

44.فوده, عبد الحكيم (دون سنة للنشر), **الأوراق التجاريـة علـى ضـوء الفقـه وقضـاء الـنقض**, الإسكندرية : دار الفكر الجامعي .

45.القليوبي, سميحة (1989م), **القانون الجوي**, درا النهضة العربية .

46.القليـوبي, سـميحة (1988م), **الشـركات التجاريــة**, الطبعــة الثانيــة, القــاهرة : دار النهضــة العربية .

47.محمدين, جلال وفاء (دون سنة للنشر), **دروس في القانون الجوي**, بيروت : الدار الجامعية .

48.المصري, حسني (1992م), **القانون التجاري الكويتي**, الطبعة الأولى, الكويت : مؤسسة دار الكتب .

49.المصري, حسني (1995م), **صناديق الاستثمار المشترك في القانون الكويتي والقانون المقارن**, الكويت, دون دار للنشر .

50.المصري, عباس مصطفى (2002م), **تنظيم الشركات التجارية**, الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر .

51.الملحم, أحمد عبد الرحمن (2009م), **قانون الشركات التجارية الكويتي والمقارن**, الطبعة الأولى, الكويت : مجلس النشر العلمي - لجنة التأليف والتعريب والنشر - جامعة الكويت .

52.منصور, أمجد محمد (2003م), **النظرية العامة للالتزامات : مصادر الالتزام**, الطبعة الأولى, الإصدار الثاني, الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع .

53.المهتار, بسام عاطف (2006م), **معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن**, الطبعة الأولى, بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية .

54.موسى, طالب حسن (2013م), **القانون الجوي الدولي**, الطبعة الرابعة, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع .

55.ياملكي, أكرم (1998م), **القانون الجوي**, الطبعة الأولى, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع .

56.ياملكي, أكرم (2001م), **الأوراق التجارية وفقاً لاتفاقيات جنيف الموحدة والعمليات المصرفية وفقاً للأعراف الدولية**, الطبعة الأولى, الإصدار الثاني, عمان : الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع .

57.ياملكي, أكرم (2010م), **القانون التجاري : الشركات**, الطبعة الثالثة, عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع .

58.يحيى, سعيد (1992م), **قوانين الشركات في دول مجلس التعاون الخليجي**, الإسكندرية : المكتب العربي الحديث .

59.يحيى, سعيد (دون سنة للنشر), **الوجيز في النظام التجاري السعودي**, الإسكندرية : المكتب العربي الحديث .

ثانياً - الرسائل العلمية :

1. المطيري, وضحة فلاح (2011م), **مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية**, رسالة ماجستير غير منشورة, جامعة الشرق الأوسط , عمان, الأردن .

ثالثاً - الدوريات :

1. الصده, عبدالمنعم فرج (1996م), **عقد الإذعان**, مجلة الأمن والقانون, 4 (1) .

2. آل علي, عارف بن صالح (2010م), **الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي دراسة مقارنة بين النظام السعودي والاتفاقيات الدولية**, مجلة الحقوق, 34 (3) .

رابعاً - التشريعات والاتفاقيات :

- قانون الطيران الأردني رقم (41) لسنة 2007م .
- نظام الطيران المدني السعودي لسنة 2005م .
- قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999م .
- قانون الشركات الأردني رقم (22) لسنة 1997م .
- قانون الطيران الأردني رقم (50) لسنة 1985م .
- قانون الطيران المصري رقم (28) لسنة 1982م .
- القانون المدني الكويتي رقم (67) لسنة 1980م .
- قانون التجارة الكويتي رقم (68) لسنة 1980م .
- القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976م .
- قانون الشركات التجارية الكويتي رقم (15) لسنة 1960م وتعديلاته .
- قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966م .
- اتفاقية مونتريال لسنة 1999م .

- اتفاقية غوادا لاخارا لسنة 1961م .

- اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م .

- اتفاقية وارسو لسنة 1929م والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها .

- اتفاقية بروكسل لسنة 1924م .

خامساً - أحكام المحاكم :

- محكمة التمييز الكويتية, طعن رقم (98/372) تجاري, **مجلة القضاء والقانون**, أبريل 2002م, السنة السابعة والعشرون, الجزء الأول .

The Possibility of Trading The Surplus Registered to Hold The Weight of The Air Transport Luggage Buying and Selling

Preparation

Yousef Mohammed Jaloud Alazmi

Supervisor

Prof. Dr. Omar Falah Alotein

Abstract

This study comes to highlight the weight excess baggage registered in the contract of air transport, so weight is not the user is learned from the surplus value in many cases, Valomtah in the contract of air transport are two types, baggage registered luggage unregistered, registered under the law of the Jordanian trade and luggage are those luggage that have been recorded, despite recorded but it raises about the problem of excess weight, and what is his destiny and how they can benefit from it?

Through the subject of the message according to the researcher will seek descriptive analytical method to indicate the extent of the possibility of excess weight of checked baggage handling, and the organization of a new mechanism to ensure that such trading, is the paper luggage .

And the researcher some of the business of trading ways Ktdaol close air transport and support ocean freight, or trade and financial securities to ensure their suitability, and applied if correct on the trading surplus of checked baggage weight as a value buy or sell, in an effort to reach a new and modern way .

Was reached that it is not possible surplus of luggage trading the same well-known in the close air transport and support of shipping method, or in trade and

financial securities, due to the different nature of the shop to be traded, and set it of obligations on both ends, though taken advantage of the emergence of support under the contract of carriage, or of the Palace-term trading in commercial paper, and uninterrupted link person company after the end of trading in securities.

To prove then that such a new trading needs to be well-founded legal basis, so the researcher sought to urge the legislature to adopt such trading in question, through a new paper called paper luggage organized law did not entrust before.